MADRID - Paseo del Prado, 12

2 ptas. ejemplar. - 20 ptas. por año

Navegación, Puertos, Industrias del Mar.

ABRIL, 1934

VOL. I - NUM. 4

© Biblioteca Nacional de España

NO LO OLVIDE

Las industrias marítimas tienen una importancia extraordinaria como mercado de sus productos y servicios.

La revista **Navegación, Puertos, Industrias del Mar** puede ayudarle eficazmente a incrementar los ingresos de su industria. Antes de ser publicado su primer número ya figuraban entre sus suscriptores las principales figuras que ocupan una posición ejecutiva en las Compañías navieras, en los organismos portuarios, en las industrias pesqueras y en todas las actividades relacionadas con el tráfico marítimo.

No lo olvide si quiere sacar rendimiento de su presupuesto de publicidad. Con el menor gasto su anuncio será visto por el mayor número de personas en condiciones de aceptar una oferta suya.

Considere que una firma o una marca no anunciada es un nombre extraño que se tiene que abrir paso. No perjudique sus negocios dejando de anunciar debidamente sus productos.

© Biblioteca Nacional de España

Directores Fundadores:
Vicente Olmo
y
José Marín Toyos

Oficinas:
Paseo del Prado, 12
MADRID
Teléfono 26753

Navegación, Puertos, Industrias del Mar.

Revista Mensual
ABRIL, 1934
VOL. I - NUM. 4

Precio del ejemplar:
España y América, 2 ptas.
Extranjero y Argentina, 3 ptas.
Suscripción anual:
España y América, 20 ptas.
Extranjero, 30 ptas.

ÍNDICE

	Págs.
La ley de Comunicaciones marítimas debe ser completada con otras	113
La protección a las Marinas mercantes	114
Las construcciones navales	114
Escuelas de Pósitos de Pescadores	114
Los galeones de Vigo	114
La industria pesquera de Vizcaya sufre una grave crisis	115
La vigilancia de la pesca	115
Breves notas históricas sobre el desarrollo de la Marina mercante, por T. Olondo y F. Fariña	117
Sistema de hélice movida directamente por el vapor	120
La construcción naval mercante en España, por J. B. Róbert	121
El autogiro en la Marina, por C. Rodríguez	124
Organización de puertos en Holanda	125
La pesca del bacalao en España	127
La navegación a vapor	129
La hélice en los buques	130
Bibliografía	131
Información	132

La ley de Comunicaciones marítimas debe ser complementada con otras.

El Gobierno parece decidido a plantear a fondo el problema de la Marina mercante nacional; lo demuestra el que ya está redactado el proyecto de ley de comunicaciones marítimas y hasta se le ha dado carácter de urgencia para ser discutido en las Cortes.

Pero no ha de limitarse a esto las iniciativas gubernamentales; debe ir pensando en otros problemas, quizá secundarios comparados con aquél, pero de gran importancia nacional. Expondremos algunas necesidades que deben atenderse.

En todo el litoral mediterráneo nacional existe ningún dique, seco ni flotante, capaz de albergar para su limpieza y reparación ninguno de los trasatlánticos construídos después de 1912. Prescindiendo de los inconvenientes que puede representar esto para la defensa nacional, constituye una sangría más de pesetas que se van al extranjero, sirviendo de excusa para que algunas líneas de navegación españolas aprovisionen y reparen sus buques en puertos extranjeros. Es, pues, necesario que alguno de los puertos de Valencia, Tarragona o Barcelona cuenten con un dique de la capacidad adecuada.

En determinados puertos españoles de situación estratégica se hallan fondeados remolcadores extranjeros especialmente preparados para salvamento, que con potentes estaciones de radio están a la expectativa de los siniestros marítimos para acudir en su auxilio, percibiendo después cuantiosas subvenciones y explotando así la industria del salvamento de buques en aguas españolas. España no tiene ni un sólo remolcador de esta clase.

La industria pesquera y conservera extranjera crece y se organiza a costa de la nuestra. El presupuesto de la Subsecretaría de la Marina civil no es suficiente, a pesar de los esfuerzos de la Inspección general de Pesca, para cubrir una mínima parte de los servicios que es necesario crear. Los extranjeros, para explotar más racionalmente la pesca—muy cerca y aun dentro de nuestras aguas—, aumentan su atrevimiento y perfeccionan su utilaje. Los italianos van al banco del Sáhara con buques-fábricas de conserva, mientras nuestros pobres pescadores, sin buques de vigilancia, sin medicinas para los tripulantes que enferman a centenares de millas de puerto o costa habitable, viven una vida mísera. Y la industria no prospera, ni puede prosperar, si el Estado no les dedica unas pesetas en forma de buques de asistencia y vigilancia, apoyando la instalación de factorías, estableciendo en nuestra zona de protectorado la autoridad de la Marina civil.

© Biblioteca Nacional de España

La protección a las Marinas mercantes. Ya no se trata solamente de concederles subvenciones más o menos encubiertas, como la del transporte de correo, tan en boga en los Estados Unidos. Ahora se va a la subvención directa. Y la misma Inglaterra, siempre rebelde a adoptar estos sistemas, parece está decidida a seguir por ese camino, en vista de la forma en que va decayendo su Marina mercante, que en estos momentos apenas rinde lo que rendía antes de la guerra para la balanza de pagos del imperio. Pero entre tanto se va a ese sistema, la Gran Bretaña imitará a Francia, exigiendo en los Tratados comerciales que reserve un porcentaje de hueco en el transporte de las mercancías cambiadas para los buques ingleses. Es el sistema que recientemente, en el Convenio francoespañol, ha impuesto Francia, y con éxito, como hemos visto. Inglaterra intentará hacer lo mismo con Polonia.

Suponemos que España estará ojo avizor para ver de conseguir alguna ventaja, ya que suponemos que desventajas será difícil encontrarlas, dado que acumulamos las máximas, como lo demuestra el porcentaje de nuestro tráfico que absorbe el tonelaje extranjero. De todos modos, habrá que esperar alguna de estas imposiciones en la próxima revisión de nuestros acuerdos comerciales con Inglaterra.

Las construcciones navales. El proyecto de construcciones navales de guerra que se ha debatido en el Parlamento ha nacido sin el calor y la asistencia deseada. Se ampara, para su aprobación, en la urgencia de conjurar el paro obrero que sufren, sin excepción, las factorías navales del país. Este motivo no es suficiente para decidir a los impugnadores del proyecto a acallar el contrasentido que supone lanzar ochenta millones de pesetas para la construcción de unidades de guerra para una nación cuya flota mercante ocupa uno de los últimos lugares en las estadísticas marítimas. Los impugnadores del proyecto no han tenido que esforzarse en demostrar—no ya por espíritu pacifista, sino en el aspecto utilitario—el contrasentido que lo informa. Para nadie es un secreto que la reconstrucción marítima del país está aún por acometerse en serio y eficazmente. Tampoco lo es la urgencia inmediata de llevarla a cabo. Para darse cuenta de la importancia del problema basta con hojear alguna de las publicaciones marítimas.

Parte de la pobreza económica del país reside en esa miopía y en esa indiferencia en que se ha tenido al mar. Nuestro inmenso litoral, propicio a empresas magníficas de índole marítima—no compartimos la teoría fatalista y cómoda de los que creen que su posición geográfica es la que impide su desarrollo marítimo—, se halla acordonado por Compañías navieras de pabellón extranjero, que lo desangran y se lucran con pingües beneficios. Esta impotencia que, como una afrenta, atenta a nuestra soberanía se yergue en todos los puertos españoles, dictándonos cuál es el camino que en esta materia debe seguirse, que no es otro que el de la propulsión de las construcciones mercantes y el de las comunicaciones marítimas, dejando muy de lado las de tipo guerrero en aquel límite prudente que nuestras posibilidades lo permitan.

Escuelas de Pósitos de Pescadores. La *Gaceta* del 21 de febrero dijo que con urgencia se iba a proceder al concurso de traslado y cursillo de orientación marítima para estas escuelas. Ha transcurrido más de un mes y el concurso no aparece por ninguna parte. ¿Ocurrirá este año lo que en el pasado, que también en febrero se habló de ello, pero nada se hizo? Mucho lo tememos, y de ahí el que en nombre de varios maestros de Pósitos nos dirijamos al director general de Instrucción pública con la súplica de que se lleve a cabo lo que la referida *Gaceta* prometía.

Hay escuelas de Pósitos que llevan tres años en espera de su provisión normal, y no creemos se necesite tanto tiempo para resolver un concurso de un centenar de maestros. Con algo de buena voluntad se puede satisfacer las justas demandas de estos humildes servidores nacionales que con la sufrida clase pescadora trabajan por el bien de la patria.

Los galeones de Vigo. El primer editorial de esta publicación se dedicó a este mismo tema y terminábamos diciendo que no nos sorprendería un nuevo intento de salvar los tesoros que guardan los fondos de la ría de Vigo.

Pues bien, en la última sesión celebrada por el Patronato del Museo Naval, ha tomado el acuerdo de dirigirse al Gobierno en solicitud de autorización para explorar la bahía de Vigo y poner a flote los restos de los célebres galeones que allí están sumergidos desde principios del siglo XVIII. Es de esperar que el Gobierno acceda a la petición del Museo Naval y patrocine con sus auxilios la empresa que se proyecta, pues,

© Biblioteca Nacional de España

prescindiendo de todo afán de lucro, está obligado a poner a flote unos navíos representativos del máximo poder naval en su época, como hizo Italia al acometer la gigantesca empresa de desecar el lago de Nemi para recobrar las galeras de Calígula hundidas en él. Pero, además, por los intentos anteriores, parece probable que del salvamento se alcancen rendimientos económicos que compensen los gastos que origine.

No debe ser motivo de denegación los fracasos sufridos en los intentos realizados, pues desde 1869 que se realizó el último, han progresado tanto los medios de salvamento y exploración, que seguramente empleándose los más modernos, los trabajos serían coronados por el éxito.

La industria pesquera de Vizcaya sufre una grave crisis

Los pescadores del litoral vizcaíno están alarmados porque cada día que trascurre es menor el fruto de su esfuerzo. Sin concretar las causas, porque pueden ser varias, que han influído de manera poderosa en la reducción de especies marinas traídas a puerto, por su alejamiento a otras zonas o como consecuencia de un mal sistema en la captación, el hecho cierto y doloroso es que la industria pesquera atraviesa por un instante muy crítico.

Estiman los pescadores que la puesta en marcha de acuerdos adoptados en los Congresos de pesca contribuiría a proporcionar a esta industria un apoyo estimable. Pero desconfían de la protección oficial, porque, a fuerza de prodigarse el ofrecimiento, no ha llegado todavía el instante de dar efectividad a las promesas. Son escépticos, y con razón.

Nos recuerdan que se ha gestionado por la Federación Vizcaína de Pósitos y Cofradías Pesqueras la concesión de depósitos de carbón, franco de derechos arancelarios, dedicado exclusivamente al consumo de las flotas que se consagran a la pesca, deseo legítimo y justo, que ha encontrado ruda oposición en los hulleros asturianos, que por su influencia han logrado que se cumpla una ley creada y promulgada—esto se afirma—para obstaculizar e impedir la instalación de los depósitos francos de combustible para las embarcaciones pesqueras en aquellos puertos donde no existen Aduanas de categoría principal.

Para los depósitos comerciales encuentran justificada la adopción de una medida que se cumple a rajatabla como apoyo y defensa de una industria nacional, y es natural que depósitos de este tipo tienen que estar situados de manera forzosa en aquellas zonas donde la vigilancia por los funcionarios aduaneros pueda hacerse satisfactoriamente; pero si a la ley citada se le diera una flexibilidad que ahora no tiene, permitiendo regular el funcionamiento de los depósitos francos de carbón y "gas-oil" para menesteres pesqueros, con independencia de los clasificados como comerciales, es evidente que bastaría un solo funcionario del Cuerpo de Aduanas para vigilar su funcionamiento, y se encontraría la industria pesquera con la implantación de una nueva modalidad, que, dando las máximas facilidades para el aprovisionamiento de las flotas, influiría por derivación en un abaratamiento de los productos marítimos.

Entre las gentes de mar, patronos y obreros, consagradas a la industria pesquera, ha producido mal efecto el que en la información abierta para fijar el cupo de pontones y depósitos terrestres francos no se haya tenido en cuenta, requiriendo su opinión, a las Asociaciones de Pescadores, estimando lesiva para sus intereses, en crisis muy aguda, la información facilitada por los ministerios de Hacienda, Marina y Obras públicas en relación con los depósitos terrestres y marítimos que deben actuar durante el quinquenio 1934-38.

La vigilancia de la pesca.

Siguen cometiéndose abusos por las parejas de arrastre en nuestras costas que agravan más la ya precaria situación del pescador de bajura. Las autoridades marítimas superiores, no dan a este asunto la importancia que en realidad tiene. Dan órdenes a los subdelegados locales, pero no les dan los medios suficientes para combatir, como se debe, las infracciones.

Ocurre, por ejemplo, que para la vigilancia de la pesca en las provincias marítimas de Vizcaya y Santander existe una sola lancha. Con esta única embarcación se han de vigilar las jurisdicciones de todos los subdelegados de Pesca, y lo que en la práctica ocurre es que no vigila ninguna; porque, con este sistema, el que va a delinquir sabe perfectamente cuándo puede hacerlo.

Cada subdelegado de pesca debería disponer de una lancha en todo momento, no solamente para vigilar que la pesca se efectúe por las artes autorizadas, sino para perseguir a los infractores. A esto hay que llegar si se quiere poner remedio a cuestiones de tanta importancia.

© Biblioteca Nacional de España

Maqueta del monumento a D. Evaristo de Churruca, primer ingeniero director del puerto de Bilbao, que se levantará en la Mojijonera de Las Arenas, sirviendo a la vez como balizamiento. Tiene 21 metros de altura, sobre un basamento de 14 metros de longitud por 12 metros de anchura. Además del busto de Churruca, tiene una alegoría de la construcción del rompeolas del puerto, a base de un atleta que empuja un bloque de escollera del basamento, pugnando con el mar, representado por Neptuno, que es vencido.

© Biblioteca Nacional de España

Breves notas históricas sobre el desarrollo de la Marina Mercante

POR FRANCISCO FARIÑA, DEL CUERPO JURÍDICO DE LA ARMADA,
Y TIMOTEO OLONDO, DE LA SUBSECRETARÍA DE LA MARINA CIVIL

El desarrollo de la Marina Mercante en los diversos países se halla íntimamente relacionado con las vicisitudes políticas y económicas que han atravesado en las épocas de su historia.

Los principales acaecimientos políticos y espirituales del mundo antiguo y las orientaciones de la civilización han tenido en el Mediterráneo sus fases más importantes. La época fenicio-cartaginesa, el helenismo, la cultura griega, el predominio político del imperio romano, las cruzadas, la hegemonía de las repúblicas marítimas italianas, la caída de Constantinopla, el humanismo, el renacimiento, el dominio español, todos esos jalones destacados de la historia universal, forman una sucesión de hechos mediterráneos.

Fenicia es el pueblo que históricamente inicia el comercio marítimo. Sus naves extienden el tráfico por muchos países; siguen esta tradición Cartago, fundada por los fenicios; Atenas y Corinto hasta la época de la dominación romana. En esta época, Puzol es el verdadero antepuerto de la capital y se forman ya grandes rutas mediterráneas, mientras que en el Atlántico se inicia también otro tráfico marítimo, del cual son los puertos más destacados Cádiz y Burdeos. Los normandos, a su vez, emprenden aventuradas expediciones por los mares del Norte, entrando frecuentemente en el Mediterráneo; pero sus empresas tienen más finalidades de conquista que de comercio con los demás pueblos (1).

Es en los siglos XII y XIII cuando principalmente adquiere su desenvolvimiento el comercio marítimo. Aparecen, primero, Amalfí, organizando ya metódicamente un activo comercio con Alejandría, Trípoli y otros pueblos; le sigue Pisa, su rival, que acaba por superar a Amalfí y anularlo, y surgen también Génova y Venecia, la ciudad marítima mediterránea más importante, que llega a monopolizar de hecho el comercio con Oriente desde el siglo XII al XV.

Las Cruzadas, a partir de la cuarta (1204), en que ya intervienen los intereses comerciales y políticos, a la vez que los religiosos, contribuyeron muy eficazmente al desarrollo de estas relaciones marítimas.

Las flotas de estos pequeños Estados mediterráneos adquieren en esta época una gran importancia; en el siglo XIII navegan por este mar embarcaciones de 400 a 500 toneladas, mientras que las inglesas y escandinavas de la misma época no excedían de 100 toneladas (1).

Por la misma época adquieren también importancia marítima Marsella, como único puerto mediterráneo de tráfico de Francia, y Barcelona.

Pero todas estas ciudades mediterráneas no se limitan a estas actividades próximas. Desde la cuarta cruzada empiezan un intenso comercio con los países del NO. de Europa; antes de carácter terrestre.

En esta época, Brujas, llega a ser el puerto más importante de Europa y todas las ciudades marítimas—Barcelona una de las primeras—organizan allí sus lonjas y crean sus consulados.

En el siglo XIII los puertos alemanes del Norte y comarcas del Báltico, para defenderse de la piratería, empiezan a unirse en asociaciones o ligas, que adquieren cada vez más importancia. Ciudades prósperas como Lubeck, Bremen, Hamburgo, Amsterdam, Colonia, entran en ese movimiento federativo, formándose la Liga Hanseática, de la que Lubeck es el centro, en 1241.

En la décimacuarta centuria acapara la Liga el comercio del Norte de Europa, mientras que el del Sur se divide entre los italianos y portugueses.

Tienen lugar en esta época importantes descubrimientos que ensanchan los horizontes del comercio marítimo. Se generaliza el empleo de la brújula, aunque parece datar su invención de 1200 (2); se descubren las Canarias por los portugueses en 1330, colonizándose en 1418, y en 1430 las Azores. En las postrimerías del siglo XV tienen lugar los grandes descubrimientos de Díaz y Vasco de Gama,

(1) Indica un autor que como consecuencia de estas excursiones marítimas de los normandos se desarrolló la navegación a vela, hasta entonces casi desconocida de los pueblos marítimos del Mediterráneo.—Georgio Molli.

(1) Pérez Urruti, M., *Historia del comercio mundial*, página 107, Madrid, 1933.

(2) El primer documento en que figura data de 1218 (G. Molli).

© Biblioteca Nacional de España

de Cristóbal Colón y Sebastián Cabot, abriéndose los caminos desconocidos de la India y del Nuevo Mundo, Canadá, Labrador, Nueva Escocia y Virginia. Don Alvaro de Bazán empieza a emplear para el transporte de mercancías a las Indias, galeones y galeazas, obteniendo privilegio de ello en 1550. Se adopta el aforro interior reforzando la construcción de los buques, se aplican planchas de plomo a los fondos, betunes de preservación y se inventan las bombas de cobre (1).

Con ello las perspectivas comerciales encuentran horizontes mucho más amplios. Las condiciones del transporte marítimo cambian. Empieza la decadencia de los puertos mediterráneos: Venecia, Génova, Barcelona, Marsella, Alejandría; en cambio, Lisboa surge como un centro comercial importante, base del inmenso imperio colonial de Portugal en Oriente.

Desaparece la galera medieval y se construyen las carabelas galeones y naves gruesas mercantes, con más de 1.000 toneladas y hasta cuatro o cinco cubiertas.

Empieza a adquirir importancia la Marina inglesa con sus puertos Bristol y Londres. Con la destrucción de la Invencible se inicia su predominio politicomarítimo que impulsa la reina Isabel y que culmina con el acta de Navegación de Cromwel (1651), quedando Inglaterra al vencer a los holandeses con la hegemonía marítima mundial. En ese reinado de Isabel I se establecen las colonias de Norteamérica, se funda Nueva York en 1621, contribuyendo esto también al desarrollo marítimo de Europa.

Surgen en el siglo XVII las compañías mercantiles, que, desarrolladas con eficacia en Inglaterra, llegan a dar a su comercio más importancia que el de todos los continentes juntos.

Las expediciones marítimas adquieren entonces una mayor envergadura—el "Globe", de la "East India Company", despachado en 1611, estuvo ausente cinco años, realizando beneficios de un 218 por 100; el "Globe", "Hector" y "Thomas" se ausentaron tres años con beneficios de 340 por 100. En 1603 sir Walter Raleigh estimaba que los Países Bajos poseían más embarcaciones que once reinos cristianos reunidos, incluyendo a Inglaterra, y añadía que, a pesar de no tener un sólo árbol en su territorio, construían 1.000 buques anualmente. Indudablemente que en este número estarían incluídas las pequeñas embarcaciones de pesca.

Sir Henry Petty escribía en 1666 calculando en 2.000.000 el tonelaje total de la Marina Mercante en Europa, cuya nacionalidad la distribuía de la manera siguiente: Países Bajos, 900.000; Inglaterra, 500.000; Francia, 100.000; Dinamarca y Suecia, en unión de las ciudades de Hamburgo y Dantzig, 250.000, y las restantes 250.000 las asignaba a España, Portugal e Italia.

En 1701-02 la Marina Mercante inglesa estaba integrada por 3.281 naves con 261.222 toneladas (1).

A medida que avanzaba el siglo, el desarrollo de la Marina Mercante se hacía más patente, pues los viajes de exploración que en él se realizaron contribuyeron considerablemente al conocimiento y relación con países distantes, estimulando a los comerciantes y armadores, tanto de las naciones europeas como de los Estados Unidos, cuyos habitantes llegaron pronto a tomar una buena parte en el tráfico marítico internacional (2).

Su evolución en los tiempos modernos ofrece uno de los ejemplos más sorprendentes de la transformación industrial operada en el siglo XIX. El invento de Roberto Fulton, ensayado por primera vez en el Hudson en 1807, adquiere a partir de 1833 perspectivas insospechadas. En ese año el "Royal William", buque botado dos años antes en los astilleros de Quebec, cruza por primera vez el Atlántico mediante la propulsión del vapor. Tenía 176 pies de eslora, desplazando 363 toneladas, y fué acondicionado para cincuenta camarotes; pero en esta primera travesía atlántica a vapor, señalada como un fracaso, sólo consiguió siete pasajeros. A pesar de los pronósticos desfavorables y de un temporal violento, el buque, que salió de Pictou en 17 de agosto, llegó al puerto de Cowes, en Inglaterra, el 5 de septiembre. Este barco fué vendido a Portugal y en 1834 adquirido por España; su destino histórico le convirtió en el primer buque de guerra de vapor al ser utilizado como tal por el Gobierno es-

(1) Fernández Duro, C., *Disquisiciones náuticas*, tomo V, página 14.

(1) Las personas dedicadas a la navegación o en ella interesadas no se han mostrado muy escrupulosas en sus relatos sobre la cantidad y calidad de la composición de las flotas en las distintas etapas de la Historia, debiendo decirse en su favor que las dificultades para conseguir la exactitud en las cifras eran insuperables, por lo cual deben tomarse éstas con precaución para que no extrañe la disparidad que sobre ellas existe entre unos y otros autores.

Hasta 1700, en que se fundó el *Lloyd's Register of Shipping*, puede decirse que no había existido un registro serio de la Marina mercante.

(2) Al terminar la guerra con Inglaterra en 1816, los norteamericanos implantaron súbitamente líneas regulares de navegación con Europa, siendo la más importante New-York a Liverpool, saliendo sus buques el 1.º de cada mes (G. Molli). Los famosos *lippers* llegaron a ser de 3.000 a 5.000 toneladas, atravesando el Atlántico en dieciocho días e invirtiendo de noventa a noventa y cinco de New-York a San Francisco, por el cabo de Hornos (G. Molli).

© Biblioteca Nacional de España

pañol en San Sebastián, haciendo fuego sobre las fuerzas carlistas.

El invento de la hélice, sustituyendo las ruedas laterales, facilitó la estabilidad y velocidad de los buques con el éxito alcanzado por el ingeniero sueco Ericson en 1836 al emplear este sistema propulsor en el vaporcito "Oyden" y aceptarse rápidamente en Europa y América.

Por otra parte, el empleo del hierro en la construcción de los buques, que fué aplicado por primera vez en los Estados Unidos utilizando blindado el barco "Monitor" contra la flota al servicio de la Confederación del Sur, adoptándose como ventajoso para los buques mercantes desde 1860, y la baja del coste del acero en 1880, contribuyeron a la definitiva transformación total de la Marina Marcante.

Los buques, que al comenzar el siglo XIX tienen como máximo 60 a 65 metros de eslora y arquean cuando más 1.000 a 1.500 toneladas, llegan en 1870 a los 100 metros, a 190 en los dos que constituye la Cunard en 1893, y en el siglo XX exceden de esas medidas con unidades como el "Leviathan" (antes "Vaterland"), de los Estados Unidos, de 276 metros de eslora y arqueo bruto de 59.957 toneladas.

Se desarrolla una emulación en la velocidad, siendo corriente navegar a 20 ó 25 millas. El "Bremen" invierte en junio de 1932 cuatro días y dieciséis horas desde Nueva York a Cherbourg; en el mes de agosto de 1933 ya le supera el "Rex", buque italiano de 50.000 toneladas con los últimos adelantos, cubriendo la distancia de Gibraltar a Nueva York en cuatro días trece horas y cincuenta minutos, con una media horaria de 28' 9' 2 nudos.

El incremento de la Marina Mercante es cada vez mayor. Desde que en 1839 la reina Victoria funda la "Royal Mail Steam Packet Co.", Inglaterra, progresivamente, va acaparando buques y compañías navieras culminando esto al hacerse propietaria de la "White Star Line". En los Estados Unidos se construyen también grandes buques; otras Marinas Mercantes, como las de Alemania, Holanda, Francia e Italia se desarrollan en competencia forzada.

La comodidad, la rapidez y la sensación de seguridad son los factores en que la técnica ha llegado a extremos que parecen insuperables.

El transporte se realiza en condiciones prácticas muy ventajosas, construyéndose los trasatlánticos modernos con el mayor confort y lujo para el pasaje, con estabilizadores para neutralizar las molestias del movimiento, etc. Además, el transporte se especializa. Así, las compañías alemanas antes de la guerra hacen una especialidad del transporte de emigrantes; los trasatlánticos franceses forman una clientela de pasajeros de cámara principalmente.

Las mercancías también se transportan empleando buques especiales fruteros, para carnes, etc., provistos de toda clase de acondicionamientos al tráfico a que se dedican y de aparatos auxiliares.

No sólo se busca la coordinación con los transportes terrestres, sino con los aéreos, organizándose para los transportes postales un servicio de hidroavión.

Como consecuencia de todo ello la explotación ha sufrido un cambio radical. El buque parte y llega a su destino en hora fijada de antemano, hace las escalas previstas en el horario, embarca y desembarca rápidamente las mercancías; pero, por otra parte, consume diariamente varios cientos de toneladas de combustible, necesita una multitud de servidores, de agentes; es un mecanismo de explotación intensiva, que trabaja incesantemente.

A su vez, la competencia mundial de esta industria, que interesa tanto a los Estados, ha producido otros fenómenos. Al promediar el siglo pasado, la Marina Mercante mundial no alcanzaba a siete millones de toneladas; en 1900 ya sobrepasa los 27 millones con una notable disminución de veleros. Las recientes estadísticas del *Lloyd's Register* dan una cifra de 31.700 buques de más de 100 toneladas, arqueando 67.920.185 toneladas (1933).

Buscando cada empresa armadora todas las coyunturas favorables de los mercados, aprovechando todas las orientaciones de las corrientes económicas, viéndose además señaladamente protegida esta industria por el Estado, la concurrencia ha dado lugar a que llegada a un cierto punto la explotación intensiva, con la transformación constante del utillaje, y cada vez con gastos más enormes, los fletes casi dejan de ser remuneradores.

Esto llega a ocurrir ya antes de 1914 con breves períodos de alza. La competencia, por otra parte, impide su elevación. Y sobrevienen las crisis de la Marina Mercante, tan complejas y difíciles de resolver.

Durante la guerra, la industria alcanzó el alza de los fletes y la elevación enorme de precio del material por las pérdidas de éste evaluadas en 15 millones de toneladas, repuestos a partir de 1919 hasta superar el tonelaje de 1914.

Posteriormente, la crisis se ha acentuado, debido a causas muy complejas como las puestas en marcha de las nuevas construcciones, las repercusiones de las crisis del mercado internacional, las varia-

© Biblioteca Nacional de España

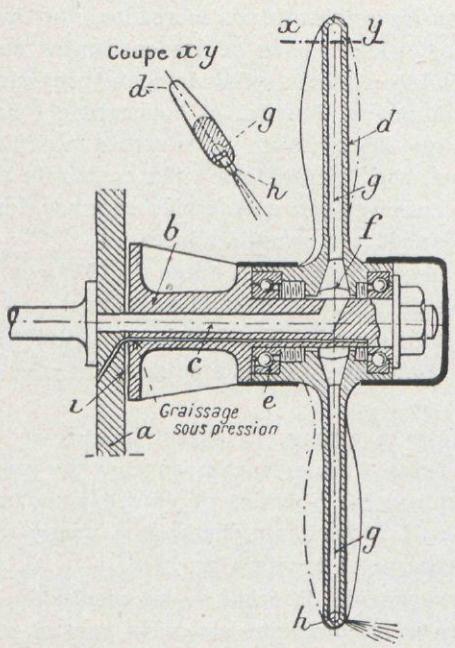
ciones del curso de los cambios con relación a la remuneración de los fletes, el alza enorme de los gastos de mano de obra, combustible, gastos generales de explotación, etc., sin que sean compensados por la baja cotización de los fletes. El número de buques amarrados es cada vez mayor. Las grandes compañías no pueden sostenerse. En enero de 1913 las acciones de la Royal Mail llegaron a cotizarse a cero, y las soluciones no aparecen. Como resultado de esto la Marina Mercante en casi todos los países aparece entregada a la política comercial marítima del Estado y busca su prosperidad o su defensa en leyes y medidas protectoras.

Las tendencias de nacionalismo de la Marina Mercante van acentuándose en estos últimos tiempos. Las naciones con grandes flotas, viendo en peligro su predominio, si esa orientación nacionalista se extiende, atacan el régimen de subvenciones y otras medidas protectoras, que, en una u otra forma, van a parar a establecer el hecho diferencial de bandera. Esta tendencia cada vez adquiere modalidades nuevas. Se ha visto en julio de 1933, en Alemania, combinar la protección a la Marina Mercante con el bloqueo de divisas, no permitiendo transferir cantidades en divisas superiores a 200 marcos por pasajero, a los que poseyendo fondos en Alemania se embarquen en buques extranjeros, autorizando, en cambio, a los pasajeros de barcos alemanes para hacer uso del *rentenmark,* que pueden adquirir al 55 por 100 del precio de los demás marcos y que provienen de saldos bloqueados de extranjeros. Como esto venía a ser una forma de *dumping,* las represalias proyectadas por otras naciones hicieron modificar estas medidas.

Sin embargo, actualmente se nota un movimiento de opinión que tiende hacia una inteligencia internacional entre los interesados en la Marina Mercante, con objeto de poder llegar a concertarse acuerdos que reajusten el tonelaje flotante disponible a las necesidades de los diferentes tráficos marítimos, a fin de conseguir con estos procedimientos que las empresas navieras tengan una vida próspera y la Marina Mercante se desenvuelva en condiciones favorables que le permita mantener la eficacia y el esplendor que por su influencia en el progreso de los pueblos le corresponde.

Sistema de hélice movida directamente por el vapor

M. Sauvageot ha inventado un sistema muy original para la propulsión de buques de vapor, según el cual la máquina de vapor, sea de cilindros, o sea de turbinas se suprime totalmente y el vapor actúa directamente sobre la hélice.



Figuras 1.ª y 2.ª—Sección axial y transversal de la hélice Sauvageot.

La figura 1.ª representa la disposición indicada. En la popa del buque *a* existe un eje perforado longitudinalmente *c* por el que circula vapor; una junta elástica *i* impide la transmisión de las vibraciones del sistema motor al casco del buque. Las palas *d* de la hélice están también perforadas longitudinalmente con orificios *g*, que comunican con el conducto *c* de circulación de vapor. En los extremos de las palas existen otros orificios *h* en forma de eyectores, por los que se hace el escape del vapor; estos eyectores tienen su eje en el mismo plano de la pala, como se ve en la figura 2.ª. Al salir el vapor por los orificios produce una reacción sobre el fondo de las palas y produce su rotación.

La expansión del vapor se efectúa entre la presión de la caldera, disminuída en las pérdidas por las canalizaciones y la presión que existe en el agua al nivel de la cebolla.

El inventor ha efectuado ensayos preliminares que han comprobado la posibilidad del funcionamiento de este mecanismo de propulsión. Otras experiencias permitirán calcular el rendimiento del sistema. Sus ventajas principales serán la reducción del precio y del peso del aparato motor, como consecuencia de la supresión de la máquina. Pero, en cambio, el problema de la alimentación de agua será más complicado, porque no será posible la condensación del vapor.

© Biblioteca Nacional de España

LA CONSTRUCCION NAVAL MERCANTE EN ESPAÑA

Astilleros en el Mediterráneo

POR JUAN B. ROBERT

Al desarrollarse la navegación en buques de vapor y casco metálico se inició la irremisible decadencia del barco de vela con casco de madera, sufriendo un golpe mortal nuestra industria de construcciones navales, que estaba reducida a los veleros, y quedó sentenciada a renovarse o perecer. Fueron desapareciendo lentamente las magníficas maestranzas que esmaltaban todo el litoral peninsular y de las Baleares, para lograr un efímero renacimiento en época de la Gran Guerra, que duró un par de años luego de la paz, a destiempo de la demanda de tonelaje, cuando la normalidad, primero, y el descenso, después, del tráfico marítimo, ya no lo requerían.

Al mismo impulso de las extraordinarias necesidades de buques, motivadas por el exterminio de navíos llevado a cabo por la campaña marítima de aquellos cincuenta meses trágicos, obtenía un crecimiento anormal la construcción de barcos de vapor en España. Se multiplicaban las factorías sin orden ni concierto, en la creencia de que el período de las "vacas gordas" iba a ser poco menos que perdurable. Y así sobrevino el "crack". Se arruinaron muchas empresas constructoras y las sobrevivientes han estado arrastrando una vida lánguida, luchando contra los efectos de la crisis universal de los asuntos marítimos, agudizada aquí por la falta de una política adecuada a la protección

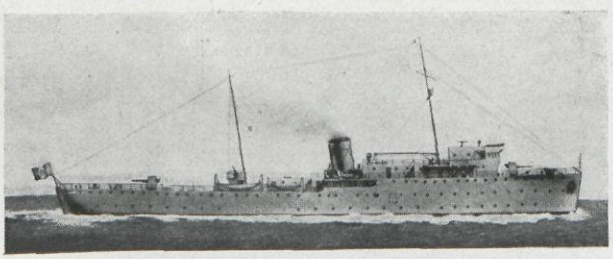


Figura 1.ª—Perspectiva del transporte-cañonero para la Armada Mejicana (en construcción).

de los cuantiosos intereses marítimos nacionales de la vida del mar, y por la desorganización crónica de nuestra economía marítima.

La nacionalización en España de la industria de construcción naval se consiguió merced a las leyes de Protección a la Producción Nacional (14 de febrero de 1907) y Fomento de las Industrias y Comunicaciones Marítimas (14 de junio de 1909). Nos referimos únicamente a la construcción de naves de vapor con casco metálico.

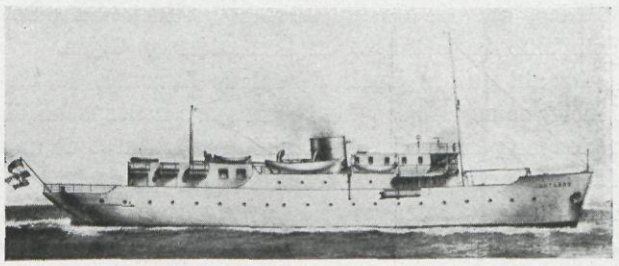


Figura 2.ª—Perspectiva del motobuque "Artabro" para la expedición al Amazonas (en construcción).

Desde 1892 a 1911, o sea en el transcurso de veinte años, se botaron al agua en España tan sólo 27 buques mercantes de todas clases, sumando 35.000 toneladas de registro bruto. En cambio, en el quinquenio inmediato (1912-1916) se botaron 40 buques con unas 50.000 toneladas, y en el siguiente (1917-1921) las botaduras sumaron más de un centenar de navíos superiores a las 100 toneladas, con un total de 186.000 toneladas; siendo el año de máxima producción el de 1919, con 41 buques y 52.000 toneladas. En 1922 ya se marca notoriamente la decadencia de nuestra industria, pues sólo cayeron al agua dos vapores nuevos con 7.776 toneladas, y siete vapores con 4.488 toneladas en 1923.

Los intereses creados dentro de las zonas donde radican los principales establecimientos constructores han evitado la desaparición de algunos de ellos, no obstante ser bastantes los que cerraron por insuperables dificultades económicas. Porque aún funcionan demasiadas factorías navales para las necesidades del mercado nacional de buques.

Cuatro son las grandes empresas españolas de construcción naval actualmente en actividad, más o menos intensa: Euskalduna, de Bilbao; la Sociedad Española de Construcción Naval, que, además de tener en explotación los antiguos arsenales del Estado de El Ferrol y Cartagena, posee los de Bilbao (Sestao) y Cádiz (Matagorda); los Astilleros

© Biblioteca Nacional de España

de Cádiz, de Echevarrieta, y la Unión Naval de Levante, de Valencia.

De modo que en el Mediterráneo español, aparte del arsenal de Cartagena, dedicado por completo a las construcciones menores para la Marina de Guerra (submarinos, destructores, torpederos y cañoneros), sólo radica la factoría de Unión Naval de Levante, sin ninguna otra de categoría secundaria, mientras que en Cádiz hay dos grandes astilleros; en Galicia existen, aparte del arsenal y astilleros de El Ferrol, donde se han construído acorazados, cruceros y trasatlánticos, otros astilleros de importancia, como los Barreras, de Vigo, y en el Cantábrico, además de los bilbaínos, funcionan otros asimismo importantes en Santander y Gijón.

De ahí que la Unión Naval de Levante, de Valencia, se sostenga y hasta prospere a despecho de todos los pesimismos, y no obstante tratarse de una factoría que empezó a trabajar después de la guerra. Su estratégica posición, a la mitad de nuestra costa mediterránea; su emplazamiento en una región rica en recursos naturales, inmediata a los Al-

Figura 3.ª—Buque "Plus Ultra", de la Compañía Transmediterránea.

tos Hornos de Sagunto, le han dado carta de naturaleza y condiciones de viabilidad suficientes para soportar la adversidad del actual período de "vacas flacas" en los negocios marítimos.

El volumen de obras ejecutadas por la Unión Naval de Levante reviste verdadera importancia, teniendo en cuenta la penuria mundial de esta in-

Figura 4.ª—"Ciudad de Tarragona", motobuque de la Compañía Transmediterránea.

dustria y las circunstancias características de nuestro país.

Actualmente se hallan en curso las construcciones números 22 y 25 a 32 de estos astilleros, que son: el buque tanque para la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos "Campilo", de 4.500 toneladas de carga, botado al agua el 28 de octubre último; un transporte-cañonero para la flota de Guerra de Méjico de 1.600 toneladas de desplazamiento (fig. 1.ª), cuya quilla se puso el mismo día de la botadura del "Campilo"; el motobuque "Artabro" (fig. 2.ª), de 800 toneladas de desplazamiento (quilla colocada el 5 del mismo mes de octubre) para la proyectada expedición al río Amazonas, del capitán y célebre aviador del "Jesús del Gran Poder", D. Francisco Iglesias Brage, y seis potentes remolcadores de 100 toneladas para la Armada española.

Las construcciones terminadas hasta la fecha son las siguientes:

Buques mixtos de pasaje y carga para la Compañía Trasmediterránea:

	Toneladas registro
Vapor "Plus Ultra" (fig. 3.ª), botado en 1927, de	4.312
Motobuque "Ciudad de Algeciras" (ex "M. Primo de Rivera), botado en 1926, de	841
" "Ciudad de Ceuta" (ex "G. Sanjurjo"), botado en 1928	879
" "Ciudad de Alicante" (ex "I. D. Juan"), botado en 1930	2.434
" "Ciudad de Valencia" (ex "I. D. Gonzalo"), botado en 1930	2.496
" "Ciudad de Ibiza", botado en 1932	2.000
" "Ciudad de Tarragona" (fig. 4.ª), botado en 1932	2.000
Total, 7 buques con	14.962

© Biblioteca Nacional de España

Buques cisternas para la C. A. M. P. S. A.

Motobuque "Campuzano" (fig. 5.ª), botado en 1931, de 6.319 toneladas registro y ... ... 8.000 de carga.
" "Campilo", botado en 1933, de ... ... 4.500 " "

Para la Marina de Guerra nacional ha construído el dique flotante (fig. 6.ª) para la Base naval de Mahón, de 3.566 toneladas desplazamiento y 2.000 de fuerza ascensional; una pontona de 1.550 toneladas desplazamiento para el mismo dique; una grúa flotante de 100 toneladas; la lancha a motor "Cabo Fradera", de 90 toneladas, y ahora los seis remolcadores que aún están en grada.

También ha construído la Unión Naval de Levante seis motolanchas para el servicio de resguardo de la Compañía Arrendataria de Tabacos; una grúa flotante de 100 toneladas para la Junta de Obras del Puerto de Valencia; el remolcador "F. Montenegro" para la Junta de Obras del Puerto de Huelva, y una gánguil y dos grandes barcazas para la Junta del Puerto de Alicante y el remolcador "Angela Comes" (fig. 7.ª) para la Corporación de Prácticos del Puerto de Valencia, de tipo idéntico a los en construcción para la Armada.

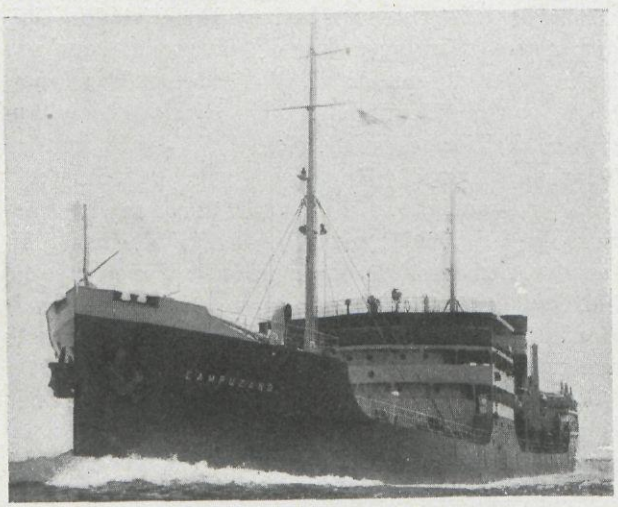


Figura 5.ª—Buque-cisterna "Campuzano", de la Campsa.

La diversidad de tipos que representan todos esos buques y artefactos, demuestra la sólida preparación técnica de la Dirección de la empresa, la aptitud de la numerosa población obrera que trabaja en la factoría y el crédito logrado por el establecimiento, bien comprobado por el éxito en pruebas de los navíos construídos. Los buques de la Trasmediterránea pueden competir ventajosamente en cuanto al lujo de sus instalaciones para el pasaje con los que salen de las más acreditadas factorías extranjeras.

Párrafo aparte merece la construcción del buque "Artabro". La excelente revista *Crónica de la expedición Iglesias al Amazonas,* editada por el Patronato de la expedición, ha publicado detalladamente el largo proceso seguido para la construcción de dicho barco. El resultado del concurso, cuyo final fué adjudicarse la obra a los astilleros valencianos, representa un señalado éxito para Unión Naval de Levante. Trátase de un navío de tipo singular, cuyo proyecto significa la solución de difíciles problemas de arquitectura naval. Jamás se había construído en España, ni aun en muchos países de más floreciente industria marítima, un barco parecido al "Artabro".

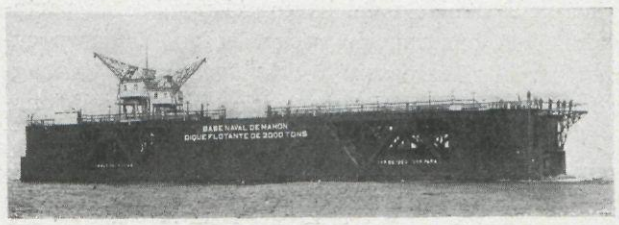


Figura 6.ª—Dique flotante para la Base Naval de la Marina de Guerra en Mahón.

La Unión Naval de Levante se constituyó con la finalidad primordial de construir los buques que la Compañía Trasmediterránea necesitaba para renovar su flota afecta a los servicios marítimos subvencionados de Soberanía. Pero hasta ahora, resulta que la mayor parte de las obras realizadas han sido encargos de procedencia distinta, incluso de una Marina de Guerra extranjera, como la mejicana. Y esta sola circunstancia es un elocuente dato demostrativo del prestigio, ganado tan a pulso, por la factoría mediterránea.

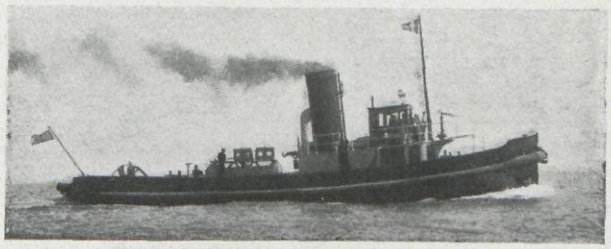


Figura 7.ª—Remolcador "Angeles Comes", de los Prácticos del puerto de Valencia.

© Biblioteca Nacional de España

El autogiro en la Marina

POR CIPRIANO RODRIGUEZ DIAZ,
CAPITÁN DE INGENIEROS Y JEFE DE ESCUADRILLA DE AVIACIÓN

Tal vez el nombre de portaaviones con el que impropiamente se conoce al "Dédalo" contribuya a que buena parte del público no aprecie en lo debido lo que para la Marina significa el aterrizaje del autogiro en la cubierta del barco. Al nombre de portaaviones la imaginación recuerda las inmensas cubiertas del "Lexington" o del "Saratoga", los magníficos cruceros norteamericanos hoy acondicionados para este fin, popularizados por las películas, y verdaderamente, si nuestro "Dédalo" fuera igual que aquéllos, el aterrizaje del autogiro no se hubiera salido de lo normal. Pero el "Dédalo", aunque también lleva aparatos, entra más bien en la denominación de "transporte de hidroaviones": es un pequeño barco que no tiene plataforma para el despegue y aterrizaje, sino un hangar interior con cabida para una escuadrilla de hidroaviones Mathis de reconocimiento y un pequeño dirigible; en la cubierta hay una parte libre en popa que facilita la maniobra de los mismos. Va provisto de plumas, con las que se botan los aparatos, que, una vez en el mar, despegan y amaran para ser después izados a bordo. Así es que carece por completo de cubierta hábil para los aviones, y el Sr. Cierva ha utilizado en su interesantísima experiencia la parte despejada de la popa, que no es mayor que la de cualquier otro barco de pequeño tonelaje. El ensayo se hizo con el barco amarrado por la popa, para que se orientara en la dirección del viento; el autogiro entró sobre la chimenea y el puente, y merced a su facultad de descender vertical, pudo posarse en la cubierta, que mide 50 metros de largo y 10 de ancho, con la peligrosa limitación que en uno de sus extremos produce el puente; las dimensiones son ridículas si se las compara con las cubiertas de los barcos ya citados, totalmente despejadas y de 200 metros de largo por 35 de ancho. Momentos después inició nuevamente el vuelo sin dificultad.

Si fuera esto lo primero que viéramos del autogiro, indudablemente hubiera producido una revolución, pues no tiene duda que en la cubierta del "Dédalo" no puede tomar tierra ningún aeroplano; pero desde la aparición del nuevo tipo de autogiro, ya se conocían sus posibilidades, y esta experiencia no hace sino confirmarlas.

El autogiro puede resolver el problema de la observación en las Marinas cuyo presupuesto no permita los enormes dispendios de los portaaviones hoy en uso, privilegio exclusivo de las cuatro naciones de más potente Marina: Los Estados Unidos, con el "Lexington" y el "Saratoga", que son los mayores del mundo, de 33.000 toneladas; Inglaterra, con el "Courageous", el "Glorious", el "Furious", el "Hermes" y el "Eagle"; el Japón, con los "Hosho", "Akagi", "Kaga" y "Rujyo" (en construcción), y Francia, con el "Béarn". Como se ve, la lista es bien reducida; todas las demás Marinas limitan sus elementos de observación a transportes de hidroaviones análogos al nuestro, de eficacia condicionada al estado del mar, que es precisamente lo que evitan los portaaviones con plataforma.

La experiencia del Sr. Cierva ha sido aún más concluyente por hacer la maniobra con el barco parado, sin más ayuda que la brisa; así que todo parece indicar que el invento de nuestro compatriota está llamado a revolucionar lo establecido sobre aviación embarcada, y que pronto aparecerán pequeños barcos portaautogiros no mayores que un destructor, que, aunque no estén dotados de gran potencia ofensiva, llenarán en un presupuesto modesto el cometido de "ojos de la Marina".

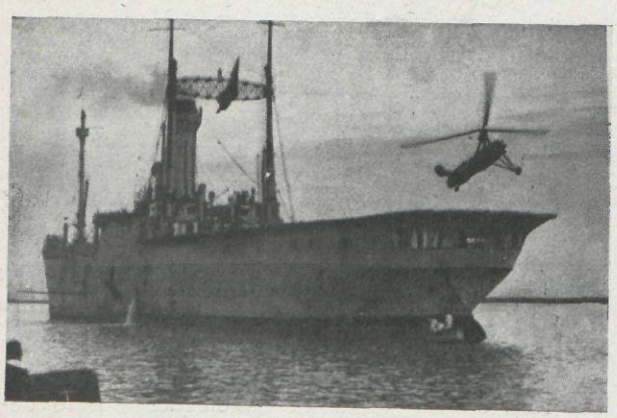


Figura 1.ª—El autogiro Cierva despegando del "Dédalo", recorriendo dos tercios de la cubierta de popa.

Figura 2.ª—Momento de aterrizar el autogiro en la cubierta del "Dédalo" en el puerto de Valencia.

© Biblioteca Nacional de España

La organización de puertos en Holanda

La mayor parte de los puertos marítimos de los Países Bajos son de la propiedad de los Municipios en cuyo territorio radican y son dirigidos y explotados por los mismos. Muy pocas son las excepciones a este sistema de administración portuaria; entre los puertos comerciales de alguna importancia se puede citar el puerto de Delfzijl, que es explotado por la Diputación provincial de Groningue, y los de Imuiden y Terneuzen, que están regidos directamente por el Estado.

Como tipo de puerto marítimo administrado por el Municipio se puede considerar el de Rotterdam, que, por otra parte, es el más importante de Holanda y su tráfico representa el 72 por 100 del tráfico total de los puertos del reino.

Como ejemplos de puertos regidos por la provincia y por el Estado nos ocuparemos de la organización de los de Delfzijl e Imuiden.

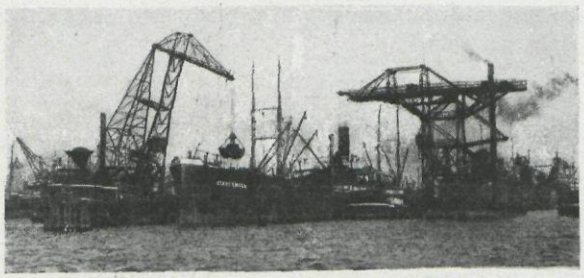


Figura 1.ª—Puerto de Rotterdam. Vista parcial de la dársena de Waalhaven.

Organización del puerto de Rotterdam

Rotterdam está situado en el estuario del Rhin y del Mosa, que en la localidad toma el nombre de Nuevo Mosa. El río, como tal, está bajo la jurisdicción del Estado (ministerio de Obras Públicas), quien también tiene a su cargo la conservación de los calados. Las dársenas, que en diversas épocas se han construído en sus márgenes, lo han sido por los distintos Municipios en su propio territorio, que son también los que las administran y explotan.

Como ya hemos dicho, el Estado conserva los calados del río, pero es de notar que recibe una subvención del Municipio de Rotterdam para auxiliarle al coste de estos trabajos, llegando en algunos casos a ser esta subvención el tercio del importe de las obras; por otra parte, esta conservación de los calados se refiere exclusivamente al río, puesto que la de las dársenas está a cargo del Municipio.

Resulta, pues, que el Ayuntamiento de Rotterdam no solamente no recibe ningún subsidio del Estado para la explotación de su puerto, sino que le ayuda a los gastos de conservación del río, que en Holanda se consideran como privativos del Ministerio de Obras Públicas. Esta circunstancia que señalamos adquiere toda vía más importancia si se tiene en cuenta que no concurre en los demás puertos establecidos a lo largo del mismo río, tales como Schiedam, Vlaardigen, Maassluis, que se benefician, sin embargo, de los buenos calados de aquél.

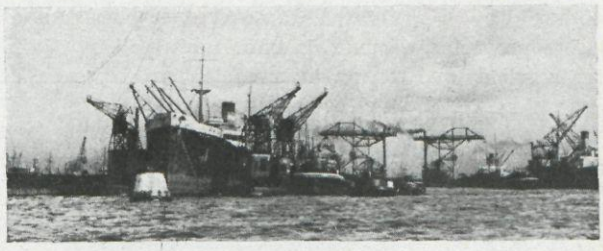


Figura 2.ª—Puerto de Rotterdam. Otro aspecto de la dársena de Waalhaven.

Está el puerto tan íntimamente ligado a la ciudad, tanto por la índole de la vida como por su administración global, que no existe autoridad municipal del puerto propiamente dicha y los ingresos y gastos que éste proporciona se llevan a las cuentas generales de la ciudad. Resulta por esto imposible establecer un estado de cuentas particulares del puerto y no se sabe tampoco si su explotación se hace en pérdida o con beneficios. Es inútil decir que este sistema de administración presenta graves inconvenientes, que en los tiempos actuales se han puesto más de manifiesto por la competencia entablada entre los grandes puertos mundiales. Si no existe una cuenta separada para el puerto, tampoco existe un organismo central encargado de su administración y explotación; constituye una misión más del Ayuntamiento y está repartida entre los distintos servicios de su administración municipal.

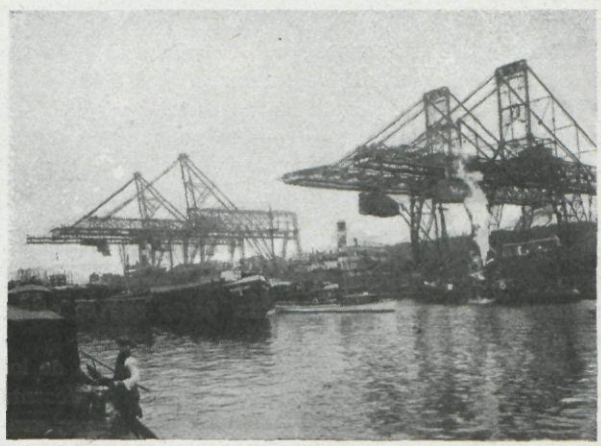


Figura 3.ª—Puerto de Rotterdam. Dársena destinada al tráfico de carbón.

El Ayuntamiento se elige por elección a base de la

© Biblioteca Nacional de España

representación proporcional, a la que acuden hembras y varones, y está presidido por el alcalde nombrado por la Corona. Un teniente de alcalde tiene a su cargo especialmente las obras públicas municipales, al frente de las cuales está un director. Este servicio técnico comprende varias divisiones y una de ellas son las obras del puerto dirigidas por un ingeniero jefe, al que corresponde proyectar, ejecutar y conservar dichas obras.

Los proyectos, después de informados por los distintos servicios que tengan intervención en el puerto, se presentan a la Comisión ejecutiva, formada por el al-

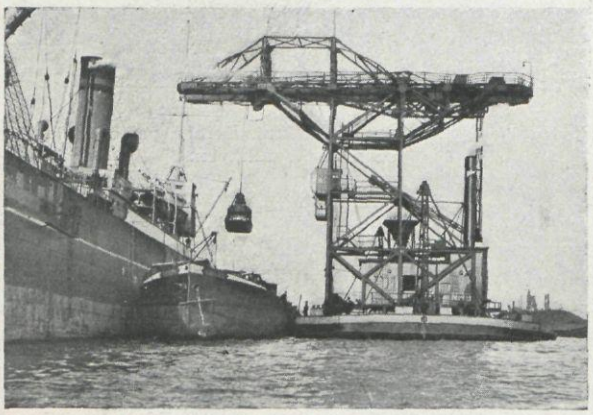


Figura 4.ª—Puerto de Rotterdam. Magnífica grúa flotante para el transbordo de mercancías.

calde y los tenientes de alcalde, la que a su vez, con su informe, los somete a la aprobación del Ayuntamiento.

Otro servicio está encargado del tráfico, dirigido por el capitán del puerto, bajo las inmediatas órdenes del alcalde, y es el que regula los movimientos, ejerciendo a la vez la policía del puerto y la recaudación de los arbitrios.

La explotación comercial constituye otro servicio con otro director al frente que se ocupa de la administración y explotación de los muelles, tinglados y utillaje; pero estando excluído de este servicio todo lo relativo a los diques secos y ferry-boats, de lo que se ocupa un nuevo servicio.

Recientemente el Ayuntamiento se dió cuenta de los graves inconvenientes que esta organización presenta y tomó el acuerdo de centralizar toda la administración del puerto en un organismo independiente dentro de la administración municipal que oriente la explotación en un sentido puramente comercial para llegar al exacto conocimiento de cómo se hace actualmente y cómo debe proponerse para el futuro.

Organización del puerto de Delfzijl

Este puerto pertenece a la Diputación provincial de Groningue, pero su organización es totalmente independiente de la provincial; está regido por una Comisión del puerto, constituída por cinco diputados y el capitán del puerto nombrado por la misma Diputación, al que, además, está confiado el poder ejecutivo de la autoridad del puerto.

La Comisión tiene a su cargo todas las funciones técnicas y comerciales del puerto, incluso la estiva de los buques, pero con tal independencia en su actuación, que la Diputación se limita a hacerle los préstamos económicos que necesita, con el correspondiente interés, para desarrollar los planes aprobados tanto de obras como de explotación; los beneficios de ésta amortizan los préstamos, destinándose el resto a mejorar el puerto y su utillaje. Una vez al año la contabilidad de la Comisión es comprobada por la Administración provincial, publicándose después en un folleto.

Estas publicaciones anuales ponen de manifiesto que desde la implantación de este sistema administrativo han ido en aumento los beneficios de la explotación y al mismo tiempo van disminuyendo el coste de la misma, lo que demuestra que la organización es prácticamente perfecta.

Organización del puerto de Imuiden

Este puerto está situado en el canal que une el de Amsterdam con el mar y está dedicado a la pesca. Desde 1912 está administrado por el Estado, aunque su organización ha ido evolucionando desde esa fecha para conseguir el mayor rendimiento en la explotación.

En un principio, el servicio de este puerto era uno más del Ministerio de Obras Públicas, pero como no se consiguiesen los resultados apetecidos, se reorganizó la explotación por una ley especial para darle el carácter de una industria del Estado, que empezó a regir en 1 de enero de 1915. Toda la gestión del puerto está confiada a un director y la intervención del Ministerio de Obras Públicas se limita prácticamente al servicio técnico (obras nuevas y conservación).

El Estado, por medio de la autoridad del puerto, actúa como intermediario entre el productor, que son los armadores del buque de pesca, y el comercio, poniendo a disposición de ambos las dársenas y los locales de venta; además, asegura todas las facilidades precisas para la descarga, almacenaje, conservación y expedición del pescado. Por otra parte, a los particulares interesados en la industria del pescado se les facilita el establecimiento de su comercio en las proximidades del puerto en condiciones muy favorables. Salvo la explotación de los diques secos, el Estado se abstiene de intervenir en las industrias derivadas, que se dejan en absoluto a la iniciativa privada.

La contabilidad del puerto está basada totalmente en el principio comercial, deduciéndose de la cuenta de pérdidas y ganancias los resultados de la explotación del puerto como si fuese una empresa privada.

Los ingresos que se obtienen en el puerto quedan reducidos a un impuesto del 2 por 100 que paga el ven-

© Biblioteca Nacional de España

dedor sobre el producto de la venta del pescado, sin que exista ningún otro gravamen por el uso del puerto. Además de estos ingresos propios, el Estado percibe las rentas por alquiler de terrenos y cobra los servicios de agua, gas, electricidad que presta a los usuarios que lo solicitan.

Desde el año 1920 la explotación del puerto se hace con pérdida; esta circunstancia llamó la atención del Gobierno y del Parlamento, adoptando el acuerdo de nombrar una Comisión encargada de estudiar los medios de hacer que resultase remuneradora y autónoma la explotación del puerto pesquero de Imuiden. Esta Comisión en 1929 entregó el resultado de sus trabajos, cuyo resumen es el siguiente:

a) Separación absoluta de la autoridad del Estado en el puerto de pesca, del Ministerio de Obras Públicas.

b) Modernización de los métodos de venta del pescado,

c) Creación de derechos de puerto para todos los buques que lo utilicen, a excepción de los que lleven pescado, que ya contribuyen con el impuesto del 2 por 100 sobre las ventas.

d) Cesar en la explotación directa de los diques secos.

Las medidas propuestas por la Comisión están en la actualidad puestas en vigor, pero todavía no se conocen los resultados obtenidos, ni si se ha llegado a la nivelación de gastos e ingresos, como dicha Comisión preconizaba.

La pesca del bacalao en España

La industria de la pesca del bacalao es una de las más antiguas y les cabe a los vascos ser los iniciadores de ella.

Por trabajos de diversos historiadores se ha podido saber a ciencia cierta que un siglo y medio con anterioridad al descubrimiento de América por Cristóbal Colón, tripulaciones vascas persiguiendo las ballenas, que entonces constituía una de sus actividades pesqueras, llegaron a una isla que bautizaron con el nombre de Terranova.

Se ha afirmado también, con visos de verosimilitud, que Colón llevaba entre sus tripulantes, pilotos vascos que contribuyeron a sugerirle la idea de nuevos mundos, por el descubrimiento que ellos habían efectuado en Terranova y por el relato de sus viajes.

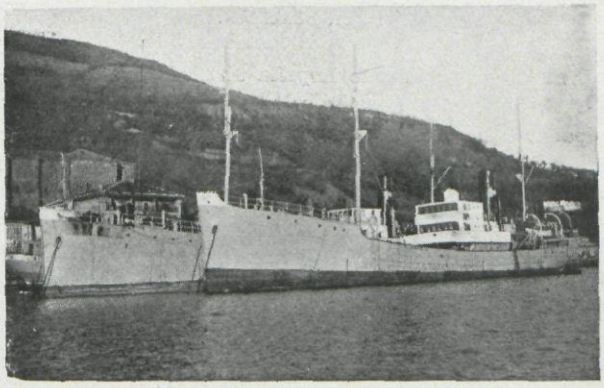
En 1497, con toda certeza, aparecen instalados en Terranova marinos vascos españoles y franceses dedicados a la pesca de la ballena y del bacalao.

Todavía hoy quedan los nombres de la bahía de Plasencia, isla de la Concepción, cabo Buenavista, isla de los Bacalaos (etimología netamente vasca), Cap Bretón (del pueblecito cercano a Bayona), que demuestran haber sido los pescadores de esta región lo que dieron los nombres que a la usanza de los descubridores de la época los recordaban los países de donde procedían.

En la costa sudoeste de Terranova se conservan todavía en buen estado varias lápidas de enterramientos cuyas inscripciones están en lengua vasca y datan del siglo XVI.

Las dificultades de aquellos mares tan peligrosos, con los recursos rudimentarios que entonces tenía la navegación y el afán de riquezas que el descubrimiento del Nuevo Mundo despertó en toda España, hicieron que ésta, atenta al Centro y Sur de América de donde partían galeones cargados de oro, descuidara el Norte donde la pesca constituía también una riqueza no tan brillante, pero más duradera.

Francia aprovechose de ello y tras los vascos fueron bretones y normandos ocupando la isla y aun las costas del Canadá, dedicándose con excelente resultado a la pesca del bacalao. Durante todo el siglo XVI y XVII fueron varias las expediciones organizadas por los reyes de Francia para colonizar Terranova, abandonándoles poco a poco los españoles el terreno.



Buques nacionales destinados a la pesca del bacalao.

Más tarde, y a consecuencia del tratado de Utrecht en 1713, reclamó Inglaterra la posesión de la isla, cediendo a los franceses el derecho a pescar en las costas Norte de la isla en una zona que se denominó "French Shore", conservando aún este nombre, aunque en 1857, por la convención de Londres, obligó a Francia a renunciar a esta concesión, cediéndole a cambio la pequeña isla de Saint-Pierre-et-Miquelon, cercana a Terranova, puerto hoy base de los pesqueros franceses en aquellos parajes.

Así, pues, toda nuestra tradición de pesqueros de ballenas y bacalao fué desapareciendo a medida que Es-

© Biblioteca Nacional de España

paña perdía también su potencialidad de nación para quedar reducida a relatos y evocaciones de leyenda.

En el transcurso de estos últimos años, sin embargo, fueron varios los proyectos que trataron de llevarse a la práctica, fracasando lamentablemente por no encontrar los apoyos debidos o por defectos de adaptación.

Había de corresponder a una empresa guipuzcoana el renovar la tradición de marineros y grandes pescadores del pasado y a unos hombres audaces acometer una empresa tan erizada de dificultades y tan beneficiosa a los intereses nacionales, creando y desarrollando nuevamente las pesquerías de bacalao con todos los elementos que la técnica moderna ha desarrollado.

Nuevamente hoy el pabellón nacional ondea por los mares de Terranova y por otros lugares descubiertos más recientemente como excelentes bancos de pesca, tales como las costas de Islandia y Groenlandia, las islas del Spitzberg, el mar de Barentz y las costas noruegas y rusas.

Hemos leído en diferentes ocasiones y en periódicos extranjeros elogios admirativos de los barcos españoles bacaladeros, de la disciplina a bordo, de su trabajo en la pesca y de la simpatía de sus tripulantes, por lo que como españoles hemos sentido verdadera satisfacción.

CÓMO ESTÁN CONSTITUÍDAS LAS TRIPULACIONES Y CAMPAÑAS QUE REALIZAN.

Anualmente consume España alrededor de 80 millones de pesetas de bacalao, y esta considerable cifra va a parar a manos de extranjeros, siendo una de las causas más importantes del desnivel de la balanza comercial española. De ahí la importancia del desarrollo de esta industria nacional, que tiende a evitar esa exportación de capitales y a crear una considerable riqueza en barcos, factorías, personal empleado, redes, etc...

La flota pesquera se compone en la actualidad de seis barcos de 65 metros de eslora y 1.250 toneladas de registro bruto, considerados como los más modernos dedicados a esta especialidad. Van provistos de todos los adelantos en telegrafía, radiogoniómetro y sonda ultra sonora.

El valor total de estos pesqueros es de 7.500.000 pesetas.

La tripulación se compone de un capitán, dos oficiales de puente, tres oficiales de máquina y, hasta un total de 59 hombres por barco, se completa con el radiotelegrafista, contramaestre, cocineros, fogoneros, rederos, tronchadores, saladores, marineros, mozos, etc.

Cada barco realiza dos campañas de pesca en el año, de una duración aproximada de cinco meses cada una.

En los primeros años, a bordo de cada buque iban algunos especialistas extranjeros para adiestrar al personal español y enseñarles las diferentes especialidades, siendo eliminados paulatinamente a medida que nuestros marinos iban aprendiendo. Ultimamente en dos barcos los especialistas islandeses han enseñado a las tripulaciones una nueva forma de tronchar el pescado y de prepararlo muy apreciada por la clientela española.

Para las necesidades de la flota existe una completa organización de agentes en los puertos más frecuentados por aquélla, tales como Cardiff y Grimsby, en Inglaterra; Halifax, North Sydney y Louisbourg, en el Canadá; Saint-Pierre, en la isla de Miquelon; Saint John's, en Terranova; Reykjavik, en Islandia; Tromso, en Noruega; etc.

La pesca tiene lugar por el sistema de arrastre con redes confeccionadas en Pasajes, de material nacional.

La factoría se halla situada en Pasajes de San Juan, y ocupa terrenos en la misma bahía de una extensión de 12.650 metros cuadrados, susceptibles de ampliación, que permitirá en el porvenir duplicar la actual superficie.

Todas sus instalaciones, talleres, almacenes, frigoríficos, secaderos, son los más completos y modernos de cuanto existe, habiendo merecido elogios de cuantos nacionales y extranjeros lo han visitado.

En la actualidad pueden las instalaciones secar y preparar el bacalao de seis barcos y con la extensión proyectada podría llegar a almacenar y secar la pesca de doce barcos como los actuales.

El valor de los muelles, edificios, maquinaria, etcétera, se aproxima a los tres millones de pesetas.

Los productos que prepara esta importante factoría, son los siguientes: bacalao curado en fardos, colín, ling, lubina, raba, recortes de bacalao, pieles y las acreditadas cajitas de filetes de bacalao con piel y sin piel.

Una red de excelentes agentes abarca a todas las provincias de España, son los encargados de vender estos productos, que rápidamente han adquirido un nombre y un prestigio entre todos los comerciantes por la excelencia de su preparación y por su esmerada presentación.

Puede decirse que cada región exige un tipo de bacalao especial, bien por su tamaño, calidad o secado y el adaptarse a la costumbre y gustos de cada cliente ha sido uno de los grandes problemas que se han tenido que resolver.

También la cuestión del secado ha exigido tiempo y experiencias, ya que por ser la factoría más meridional de cuantas existen, los sistemas empleados en otros países han dado funestos resultados en el nuestro.

Pero, afortunadamente, el bacalao de preparación nacional ha salido victorioso de todas estas pruebas, y hoy se cotiza a la paridad con el de importación extranjera y hasta es preferido aquél en algunas regiones, pues se ha visto que tiene más aguante su curación y por las facilidades que se obtienen de estar la factoría en España misma.

Y todo esto con la dirección y el capital netamente español y en una gran mayoría guipuzcoano, que constituyen la organización de Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España.

© Biblioteca Nacional de España

LA NAVEGACION A VAPOR

Un idilio le dió su nacimiento

Por extraña y paradójica que la cosa parezca, la invención de la rueda de vapor y, por lo tanto, de la propulsión de los buques por medios mecánicos, se debe a una fantasía del amor. No se esperaba que este dios maligno, a quien tantas cosas se atribuyen, fuese también el autor del modo de navegación que habría de ser mundial, produciendo una verdadera revolución en las relaciones marítimas intercontinentales.

He aquí cómo se desarrollaron los acontecimientos:

Un gentilhombre francés, el marqués de Jouffroy d'Abbans, rico propietario y oficial del regimiento de Borbón, tuvo un idilio amoroso en los jardines de Versalles con una señorita encantadora que parecía atendía a sus requerimientos. Resultó que el conde d'Artois, hermano del rey de Francia Luis XVI y jefe del regimiento de Borbón, amaba a la misma mujer que el marqués de Jouffroy d'Abbans. Sobrevino un altercado entre el príncipe de sangre y el joven y turbulento gentilhombre. Se produjo un escándalo; el conde d'Artois, que se preciaba de seductor de hembras, no admitía que una de ellas fuese cortejada por un oficial de su regimiento. Obtuvo de su hermano una real cédula en virtud de la cual el marqués de Jouffroy recibió orden de encarcelamiento en el castillo de la isla Santa Margarita en las costas de Provenza.

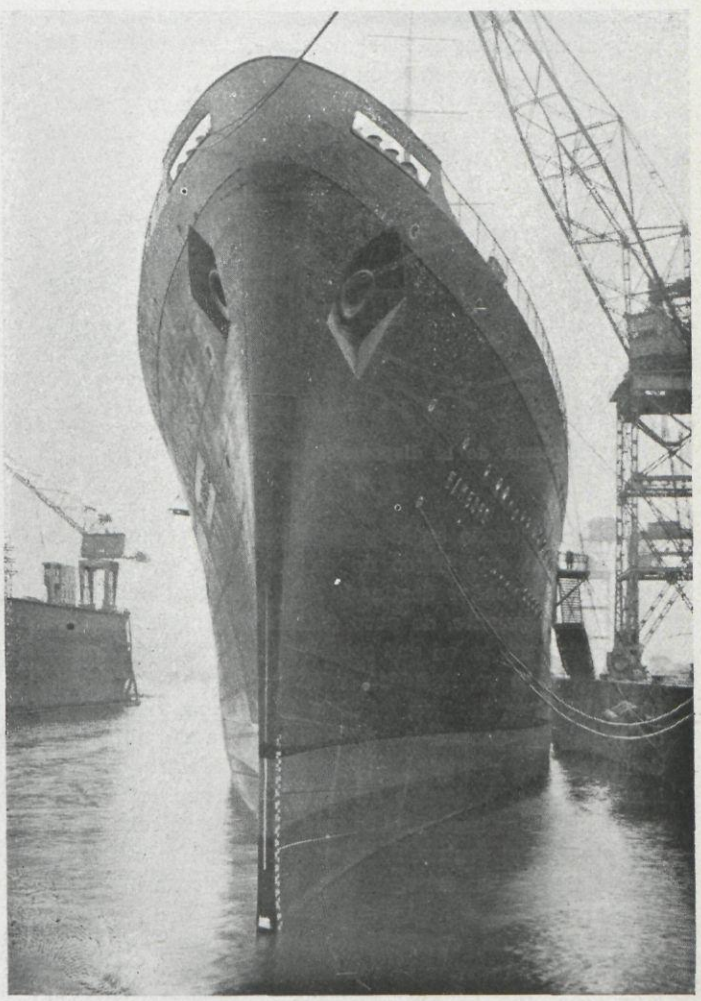
Nadie podía suponer entonces que este romántico amor daría lugar al más interesante invento del siglo XVIII. El marqués de Jouffroy fué conducido a las islas de Lérins y se le dió como prisión la celda que la Máscara de Hierro había ocupado un siglo antes en la fortaleza del Estado.

Los prisioneros no tenían otra distracción que seguir con la vista el mar azul y luminoso y el ir y venir de las embarcaciones, que eran frecuentes en el istmo que separa el puerto de Cannes de la isla de Santa Margarita.

El marqués de Jouffroy, desde lo alto de las terrazas del castillo, contemplaba con interés el paso de las galeras de S. M. el rey de Francia, que iban dotadas con condenados o desgraciados que aceptaban por un miserable óbolo estar encadenados, bajo el nombre de "buonovogli", al lado de los peores criminales. Observando el movimiento de los remeros y analizando el movimiento de los remos en el agua, el marqués tuvo una idea genial: concibió la posibilidad de reproducir este movimiento por medio de una rueda que golpearía en la mar a cada lado de la embarcación. Precisamente M. Papin acababa de hacer utilizable el vapor por su fuerza expansiva; el problema quedaba reducido para el marqués de Jouffroy a resolver el modo de accionar por este medio una rueda instalada a bordo de una embarcación.

Tan pronto el marqués salió de la prisión construyó en su país, en Baume-les-Dames, un barco, que ensayó en el río Doules. Un segundo barco fué botado al agua en Lyon y con éste remontó fácilmente el Saône. Los ensayos fueron tan concluyentes que se reprodujeron en el Sena, a pesar de su fuerte corriente; no tardó un barco marítimo en recibir la propulsión por vapor y ya no retrocedió el incesante desarrollo de sus aplicaciones a los buques de todas clases y tamaños.

Aquellos románticos amores que empezaron en los



NUESTRA PORTADA

El buque "Hamburg", de la Compañía Hamburg-Amerika-Linie en el dique, después de haber terminado los trabajos de alargamiento y sustitución de la proa para su mayor rendimiento. De esta interesante obra dimos una amplia información en nuestro primer número.

© Biblioteca Nacional de España

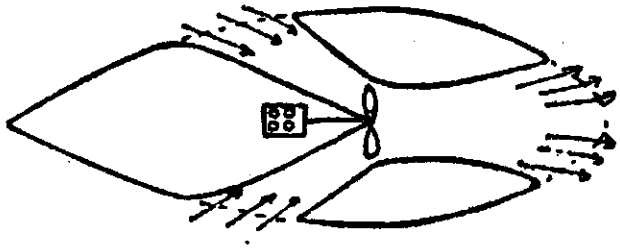
jardines del gran rey, que tuvieron una expiación para el esclarecido galán en una fortaleza, tuvieron como colofón el invento de la navegación a vapor.

El el mes de agosto último, con motivo de la semana del moto-yachting, celebrada en Cannes, fué colocada una placa conmemorativa de este maravilloso invento en la fortaleza de Santa Margarita, en presencia del conde de Jouffroy d'Abbans y del bisnieto del conde d'Artois, el príncipe René de Borbón-Parma. Este último hizo constar en su discurso que ninguna rivalidad sentimental quedaba de las que, en otros tiempos, habían separado a las dos familias.

La hélice en los buques

Es curioso destacar cómo evolucionan las cosas con el tiempo, aun aquellas que parece han alcanzado su estado definitivo. He aquí, por ejemplo, las hélices de los buques: hasta ahora se han colocado siempre en la popa y esto parece lo más racional; sin embargo, ya en 1928, se hicieron estudios para instalarlas en la proa, a semejanza de los aviones, y se adujeron las ventajas que esta situación ofrecía.

Pues bien, recientemente se ha construído y ensayado en Alemania un barco en el cual el propulsor es



Esquema de la disposición de hélice central.

una hélice situada en la parte media del casco. Es de advertir que este barco no es un gran trasatlántico, sino un remolcador destinado a la navegación interior y, por consiguiente, de poco calado. El grabado que se acompaña explica en qué consiste la nueva disposición; como en él se ve, la hélice se sitúa en el eje longitudinal del buque, casi en su centro—un poco más cerca de popa que de proa—, en una especie de túnel por donde circula el agua. La entrada se verifica por delante por medio de dos aberturas que van estrechando; la salida se hace hacia atrás por un solo tubo eyector que, por el contrario, se va ensanchando. Esta forma de circulación del agua recuerda la de un inyector-eyector.

El inventor de esta disposición, M. Kort, persigue con su sistema aumentar el rendimiento de la propulsión. Para que una hélice aproveche convenientemente la energía que recibe, es preciso que el volumen de agua que desplaza sea lo más grande posible. En los paquebotes y grandes navíos que tienen mucho calado se utilizan hélices de mucho diámetro, cuyo rendimiento puede llegar al 60 por 100. En los barcos que circulan por los canales y ríos, cuyo calado es pequeño y la velocidad muy reducida, el aprovechamiento de la potencia motriz no es mayor del 25 por 100, porque no se puede pasar de determinado diámetro de la hélice.

La disposición inventada por M. Kort permite elevar el volumen de agua desplazada sin aumentar el diámetro de la hélice. En efecto, el agua que entra por las dos aberturas laterales, al encontrarse con un túnel cuya sección va estrechando, tiene que circular con mayor velocidad y en esta corriente más rápida es donde trabaja la hélice. Después, la velocidad del agua disminuye porque la sección del túnel de salida aumenta progresivamente, resultando una mayor presión sobre las paredes del túnel, que beneficia la marcha del barco. Calculando las secciones de los tubos se llega a dar a la velocidad de salida del agua un valor igual a la del buque y se consigue que no se produzcan remansos.

Para darse cuenta de las ventajas de este sistema se ha construído un remolcador semejante a los que hacen servicio por el canal del Rhin al río Weser y se ha remolcado el mismo tren de cinco gabarras, que representan un desplazamiento de 2.516 toneladas.

El remolcador corriente tenía una hélice de 1,45 metros, girando a 250 revoluciones por minuto. El motor dió una potencia de 177 CV., con un consumo de 33,2 kilogramos por hora; el esfuerzo de tracción fué de 2.340 kilogramos y la velocidad de 5,06 kilómetros por hora.

El remolcador Kort tenía una hélice de 1,58 metros, girando a 206 revoluciones por minuto; el motor dió una potencia de 135 CV. para un consumo de 27,47 kilogramos por hora; el esfuerzo de tracción fué de 2.550 kilogramos y la velocidad de 5,25 kilómetros por hora.

Se ve, pues, que con un consumo más reducido se consigue una velocidad y un esfuerzo de tracción más elevados. El cálculo demuestra que el rendimiento de la hélice ha sido de 24,7 por 100 para el remolcador normal y el 37,4 por 100 en el del nuevo sistema con hélice central. Respecto al consumo de combustible se ha obtenido una economía de 38 kilogramos en 100 kilómetros.

A estas ventajas hay que añadir otra no despreciable: a igualdad de potencia de motor el casco puede ser más corto, lo que hace más cómoda la maniobra del barco, sobre todo en los virajes.

© Biblioteca Nacional de España

BIBLIOGRAFIA

TRATADO DE SEGUROS MARITIMOS, por Luis Hermida, jefe del Ramo de Transportes de La Unión y el Fénix Español.—Un volumen encuadernado en tela de 466 páginas, editado por Vicente Rico, S. A., Madrid, 1934.

La obra lleva un prólogo de don Ernesto Anastasio, presidente de la Compañía Transmediterránea, en el que comenta el contenido del libro. Es tan autorizada la pluma del prologuista en la materia, que para bibliografiarla preferimos transcribir parte del prólogo a comentarla por nuestra cuenta. Dice el señor Anastasio:

"No es Luis Hermida un jurista, gran conocedor del Derecho, que estudie con criterio científico ese interesantísimo capítulo del marítimo sobre el que recae la actividad de las Compañías aseguradoras; pero es, en cambio, un práctico eminente, gran conocedor de los hechos, que sabe diestramente encajarlos en el precepto legal que a cada uno corresponde y que domina a la perfección el mecanismo de las liquidaciones, con agilidad que envidiarían, si trataran de imitarla, los profesionales y maestros del Derecho.

Con ello está dicho que el libro no es nada más, pero tampoco nada menos, que un libro práctico y útil. No habrá asegurador, naviero, consignatario ni capitán mercante medianamente preparado que no lo tenga a mano para muy frecuentes consultas. Les convendrá tenerlo a los liquidadores de averías y no prescindirán de él seguramente los abogados, que hallarán un guía fácil para esa primera orientación que antecede siempre al más profundo y científico estudio de los problemas que se les someten.

No es menos digno de alabanza el libro de Hermida en cuanto contribuye, precisamente con la divulgación y comentarios de textos ingleses, a que nos emancipemos un poco de la tutela que ejerce Inglaterra sobre nuestros navieros. Sería hasta cierto punto legítima esa tutela, si no pecara de excesiva. Representa Inglaterra en el volumen mundial del negocio marítimo alrededor del 75 por 100. No es raro, por lo tanto, que sea Londres la capital del mundo donde se concentra la máxima actividad marítima en sus múltiples aspectos de construcción naval, navegación mercante, fletamentos de buques, clasificación y registro de éstos, inspecciones, seguros y arbitrajes."

L'ASIETTE DES NAVIES, por Miler-Pilloy, comandante de la Compañía Paquet.—Editado por Ferran et Cie, rue Lorigne des Capucines. Marsella.

El comandante Misler-Pilloy acaba de publicar una obra que trata de la carga de los buques y de su "mise en tirant d'eau".

El autor ha puesto en este libro todos los datos de su larga experiencia, avalados por un conocimiento teórico preciso del asunto tratado.

Los métodos que propone para la determinación y utilización de los elementos geométricos y estáticos del buque son sencillos, seguros y de fácil manejo. Las simplificaciones que aporta a los métodos demasiado complejos generalmente conocidos dan todavía resultados más exactos que lo que se precisa en la práctica. La idea ingeniosa del "Navio-base" con las tablas de conversión que la acompañan es susceptible de prestar buenos servicios.

Los oficiales de la Marina mercante encontrarán en esta obra un Tratado del buque estudiado con vista a la inmediata aplicación a su trabajo diario, tanto más cuanto que el autor ha resuelto perfectamente el siguiente problema: la realización rápida y práctica de todos los problemas de calado que pueden presentarse en cualquier período de carga.

HINTS ON THE REGISTER OF MERCHANT SHIPS, por M. E. W. Blocksidge.—Precio, cinco chelines.

Esta obra que acaba de publicar M. Blocksidge tiene por objeto presentar bajo una forma sumamente sencilla las reglas en virtud de las cuales las autoridades inglesas establecen el tonelaje de los buques de las diversas categorías. Da igualmente las correcciones y modificaciones que es preciso efectuar para los certificados del canal de Suez y del canal de Panamá.

Los reglamentos del tonelaje son prácticamente los mismos que para la mayor parte de las naciones marítimas; difieren, sin embargo, en algunos detalles que el autor indica en un capítulo especial de su obra.

Contiene también en su último capítulo el proyecto de unificación de los reglamentos redactado por el Comité técnico de la Sociedad de las Naciones.

Este libro, por su concisión y su claridad, es muy útil a todos los que tengan que ocuparse de estas cuestiones.

LA CONSTRUCCION Y EL MANEJO DE LOS MOTORES DIESEL, MARINOS Y ESTACIONARIOS, por Pedro Miranda.—Valencia, 1933.—506 páginas de 16,5 × 24 centímetros y 182 figuras.—Precio: 30 pesetas.

Es, sin duda, el mejor libro español sobre motores Diesel, y es por lo menos tan bueno como los mejores alemanes e ingleses.

Está dedicado a los que han de montar, atender y reparar motores Diesel; ingenieros directores de centrales y de talleres de reparación y alto personal encargado de las máquinas.

Puede decirse que menos el cálculo de las dimensiones de las diferentes piezas que integran el motor—que cae dentro de la resistencia de materiales aplicada a la construcción de máquinas—abarca todo lo referente a la construcción y manejo de motores Diesel, y lo abarca profundizando en cada punto todo lo preciso.

Está escrito claramente. El autor ha cuidado mucho del orden de la exposición, y por esta razón el libro resulta de un gran valor didáctico, y es de hacer notar aquí esta alta cualidad del libro, porque por las inevitables diferencias raciales y temperamentales resulta difícil y poco grato para los españoles estudiar estas cuestiones en libros alemanes, que por otra parte, son los mejores en la materia, aun en el caso de dominar el idioma.

Otro acierto del libro es el tono en que está escrito. En apariencia sencillo, pero con gran profundidad científica.

El lector se sorprende gratamente al encontrar resueltos concreta, clara y sencillamente problemas y dudas que se había intentado resolver sin conseguirlo en la selva intrincada de las publicaciones científicas alemanas, tanto en su idioma original como en las lamentables traducciones que de ordinario se hacen.

El orden seguido en la exposición es: Principios fundamentales, ciclo del trabajo y rendimiento, características del motor, período de combustión, piezas fijas, piezas motoras en movimiento, válvulas y su regulación, auxiliares, notas, manejo del motor, combustibles y lubrificantes, anejo con las reglas del "Lloyd Register" referentes a motores Diesel.

Son particularmente interesantes los párrafos que el autor dedica a dar consejos a los ingenieros de los talleres para montar y reparar motores Diesel, problema a que el autor ha dedicado gran parte de su actividad profesional.

La parte descriptiva informativa de los tipos de motores y de sus elementos que construyen las principales fábricas, está al día.

En resumen, es un libro que debe tener un éxito de venta, y si no lo tiene, no es culpa del libro, sino del público científico de habla española, que no lee lo suficiente para estar enterado del valor de las obras que se publican en su idioma.—M. S.

© Biblioteca Nacional de España

INFORMACION GENERAL

PERSONAL

Marina Militar.

Ha sido nombrado ayudante mayor del Arsenal de la Carraca, el capitán de Corbeta don José Cabezas y Carlés, y para el de Cartagena el de igual clase don José María Aznar y Bárcena.

Ha sido nombrado tercer comandante del crucero "Miguel de Cervantes", el capitán de Corbeta don José García de Lomas.

Ha sido nombrado segundo comandante del destructor "Sánchez Barcaiztegui" el teniente de Navío don Juan Sarmiento de Sotomayor.

Marina Civil.

Ha sido nombrado subdelegado del Estado en la Compañía Trasmediterránea de Barcelona, don Aurelio Lacal.

Han sido nombrados letrados asesores de la Inspección general de Personal y Alistamiento los abogados don Pedro Martínez Orozco y don José Riber Gomis.

Ha sido nombrado asesor jurídico de la Delegación Marítima de Tarragona el abogado don Mateo Ardura Valdés.

Ha sido nombrado asesor jurídico de la Delegación Marítima de Murcia (Cartagena), el abogado D. Guillermo Cabanillas de Torres.

Ha sido nombrado asesor jurídico de la Delegación Marítima de Huelva el abogado don Antonio Vázquez Limón.

Ha sido nombrado capitán del buque "Torras y Bajes", don Francisco Morales Galiena, de la inscripción de Alicante.

Ha sido nombrado capitán del vapor "Sac 8", don Manuel Bayona Bayona, de la inscripción marítima de Barcelona.

Ha sido nombrado capitán del buque "Nuria", don Pedro Sutsala, de la matrícula de Barcelona.

Ha sido nombrado capitán del buque "Ramón Alonso R.", don Juan Alonso Triadó, de la matrícula de Barcelona.

Han sido nombrados ingenieros Industriales agregados a las Delegaciones de Pesca, don José Galán Arrabal, don Angel Jalón y Jalón, don Guillermo Briz Moreno, don Elíseo Andrés Soler y don Anselmo Carretero Jiménez, destinándoseles, respectivamente, a las Delegaciones de Santander, Coruña, Málaga y Alicante, quedando el último afecto a la Subsecretaría de la Marina Civil.

Puertos.

Ha sido elegido presidente de la Junta de Obras del puerto de Valencia, don Santiago Juliá Candelas; vicepresidente de la misma, don Víctor Carles Ferrer, y vocal interventor, don Juan B. Robert.

Ha sido nombrado don Juan P. Alcaraz, ingeniero director del puerto de Denia.

Ha sido nombrado don Pablo Moreu, ingeniero auxiliar del puerto de Barcelona.

Ha sido nombrado ingeniero auxiliar del puerto de Alicante, don Antonio Cabredo.

Reconocimiento de méritos.

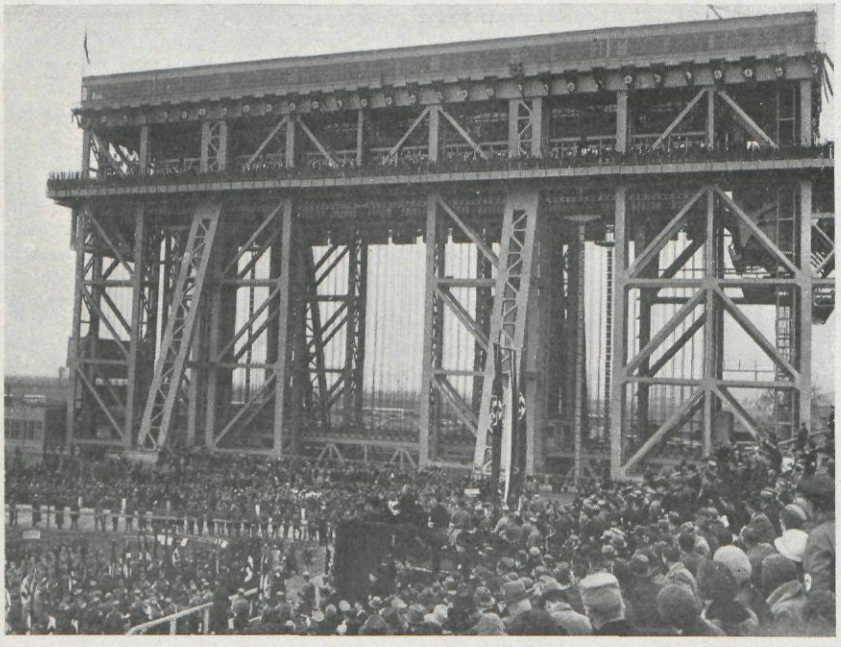
El Ministerio de Marina ha hecho público el agrado y satisfacción con que ha visto el meritorio proceder de don Juan Antonio del Rivero, delegado marítimo de Cartagena; don Fernando Oyarbide, subdelegado marítimo; don Fernando San Martín, inspector de Buques; don Vicente Maese, ingeniero director del puerto; don Antonio Pérez, auxiliar de oficina, y don Diego Martínez, agente de Policía Marítima, con motivo de la extinción del incendio del vapor "San Paul".

Respecto al nombramiento de prácticos.

El Ministerio de Marina ha resuelto que los nombramientos de don Elíseo Ijalba Iturralde y don Higinio Zulaica Iriondo para prácticos del puerto de Bilbao no pueden tener otro carácter que el de prácticos de número de dicho puerto; disponiendo a la vez que a la orden ministerial que así lo establece se le dé carácter de generalidad para conseguir la inmediata unificación de las clases fusionadas por Real orden de 14 de junio de 1882.

Incompatibilidad de los inspectores regionales

El Ministerio de Obras Públicas ha dispuesto que no podrá desempeñar funciones de inspector regional en el Consejo de Puertos ningún Consejero-Inspector general que haya ejercido el cargo de jefe en alguno de los servicios cuyas Jefaturas radiquen en la zona de inspección que se le asigne.



El mayor elevador de buques del mundo

Para salvar el salto de 36 metros existente en el canal de Hohenzollerm, que comunica Berlín con el puerto de Stettin, del mar Báltico, se ha construído en Niederfinow un elevador de barcos que es el mayor del mundo, cuya potencia es de 4.200 toneladas. La inauguración se hizo el día 25 de marzo, con toda solemnidad

© Biblioteca Nacional de España

TRAFICO

El proyecto de ley de Comunicaciones marítimas.

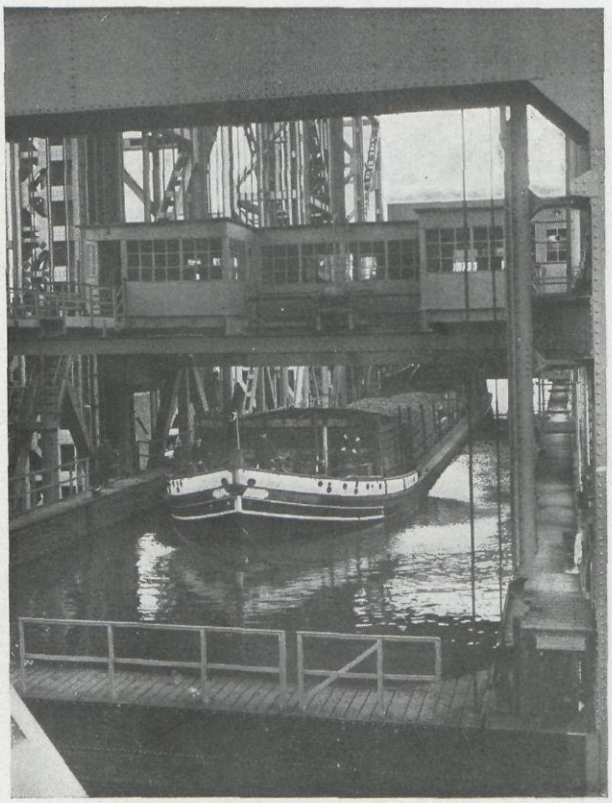
En el Consejo de Ministros celebrado el día 23 de marzo se acordó que con toda urgencia se presentara a las Cortes el proyecto de ley de protección a las industrias y comunicaciones marítimas.

Es de tal importancia el asunto, que hemos querido conocer sus líneas generales para que nuestros lectores tengan una idea de lo que, si se aprueba, serán en lo futuro nuestras comunicaciones marítimas.

Lo que comprende el proyecto.

La amplitud del proyecto tiende a comprender en un conjunto armónico cuantas medidas corresponde adoptar al Estado para salvar a la Marina Mercante nacional del colapso en que se encuentra, a consecuencia de la crisis mundial de los transportes por mar, agravada para nuestros buques por las condiciones específicamente desfavorables con que comparten el terreno de la dura competencia internacional que se desarrolla en la esfera de los negocios.

La posición geográfica de España determina una situación de debilidad y desventaja para la Marina mercante nacional, nacida de que los buques extranjeros navegan en el curso de sus viajes a lo largo de nuestro litoral, y sin desviarse de su ruta y sin incurrir en gastos especiales tocan en los puertos españoles, en los que toman y dejan carga y pasajeros. Por otra parte, nuestros buques de comercio carecen de dos elementos poderosos que alimentan los tráficos marítimos de otros países: el imperio colonial y una gran masa de exportaciones de productos del suelo o del subsuelo que les sirve de flete de salida a sus buques, como es el carbón para la Marina inglesa y la madera para los países escandinavos. En España, la exportación más interesante, la de los productos agrícolas, disminuye incesantemente por la política de contingentes, por el celoso nacionalismo económico de los países que son nuestros consumidores y porque, careciendo la Marina Mercante nacional de buques fruteros, los agrios de Levante y los plátanos y tomates de Canarias van siendo expulsados sucesivamente de sus mercados clásicos por los de otras procedencias. Así contemplamos que mientras nuestra exportación por vía marítima fué de 9.955.000 toneladas en 1930 se redujo a 5.810.000 toneladas en 1932; disminución que no se ha contenido en 1933. La situación más desventajosa de España con relación a sus competidoras extranjeras reside en los subsidios estatales.



El mayor elevador de buques del mundo

La primera embarcación maniobrada por el elevador de Niederfinow es una gabarra para transporte de carbón, de 600 toneladas de desplazamiento

La consecuencia dolorosa de la disminución progresiva de nuestro tonelaje activo son el paro forzoso de miles de trabajadores del mar de todas clases y categorías y la crisis de la industria de construcción naval y de las que son conexas con la misma secuela del paro.

Todos los aspectos del problema que trata el anteproyecto están tan íntimamente ligados que si se suprime alguno de ellos queda automáticamente inútil cuanto se trata de remediar.

El estatuto fiscal del buque.

El estudio de los impuestos a la navegación, contenidos en el estatuto fiscal del buque, se ha hecho a base de que sin representar en ningún caso un derecho diferencial de bandera, constituyan una protección indirecta a los buques nacionales, que son los que en su mayor parte toman en nuestros puertos más de la mitad de la carga y del pasaje que conducen. Las variaciones establecidas sobre los tipos actuales vienen a representar algo más de cinco millones de pesetas de aumento al año para el rendimiento de estos impuestos.

El impuesto del tráfico para buques españoles y extranjeros.

El de tráfico marítimo en los puertos españoles que satisfarán los buques nacionales y extranjeros será:

Mercancías: Cabotaje. El cargamento a granel, 0,10 pesetas por tonelada de peso, y en las demás clases de carga, 0,25 pesetas por tonelada de peso, y 0,05 pestas por cada bulto de peso inferior a 200 kilos. Gran cabotaje: Tanto en régimen de importación como de exportación, el gravamen será de 0,70 pesetas por tonelada de peso. Altura: La cuota será de una peseta por tonelada de peso, tanto en la importación como en la exportación.

Pasajeros: Cabotaje. A razón de 0,10 pesetas por pasajero, excepto para la travesía a Baleares, que será de 0,50 pesetas, y a Canarias, que se aplicará la de dos pesetas. Gran cabotaje, a razón de dos pesetas por pasajero. Altura, a razón de cinco pesetas por cada pasajero. Se establece una reducción del 50 por 100 para los buques de gran cabotaje y altura que en el último puerto español en que toque demuestre que sus operaciones han rebasado en pasajeros o carga la mitad con que entraron en el primer puerto español. Las mercancías exentas a su desembarco del impuesto de transporte serán: algodón en rama, yute, abacá, pita y demás fibras vegetales en rama; caucho, gutapercha, cueros y pieles sin curtir; sebos y otras grasas animales; tripas y otros despojos; palos tintóreos, duelas y maderas; salitres, fosfatos de cal y abonos amoniacales; guanos y demás abonos orgánicos; alquitranes y parafinas; simientes de sésamo, lino y otras oleaginosas; palmiste, coquillo, basabú e ilipo; café, té, cacao y tabaco en rama y elaborado.

Se exime a los buques españoles de líneas subvencionadas, de determinados

© Biblioteca Nacional de España

impuestos y derechos. Se prohibe la importación de buques de más de diez años de edad y la introducción de buques construídos en el extranjero, que tengan menos de un año desde la fecha de su salida del astillero. El tráfico de mercancías y pasajeros en navegación de cabotaje nacional, entre puertos españoles, queda reservado exclusivamente para los buques de bandera y construcción nacionales.

También se establecen en el proyecto exenciones para la pesca que introduzcan en España los buques de bandera y construcción nacional.

Las quince líneas trasoceánicas regulares.

Las de comunicación trasoceánicas rápidas y regulares, subvencionadas, serán cinco, con arreglo al plan siguiente:

Línea número 1: Doce expediciones al año, del Cantábrico a Cuba-Méjico-Nueva York, con facultad de prolongación, al retorno, a puertos de Inglaterra y de la costa francesa del Atlántico.

Línea número 2: Doce expediciones al año, del Mediterráneo a Centro América, con escala en Canarias.

Línea número 3: Diecisiete expediciones al año, del Mediterráneo a Brasil-Río de la Plata, con facultad de prolongación, al retorno, a Marsella y Génova.

Línea número 4: Doce expediciones al año, del Cantábrico a Brasil-Río de la Plata, con facultad de prolongación, al retorno, a puertos del mar del Norte.

Línea número 5: Doce expediciones al año, de Barcelona a Filipinas y Extremo Oriente, por el Canal de Suez, con extensión a puertos de la costa atlántica de los Estados Unidos.

Cuando las circunstancias lo aconsejen, a juicio del Gobierno, se establecerá una prolongación de la línea 2 a dos puertos del Pacífico, por la ruta del canal de Panamá.

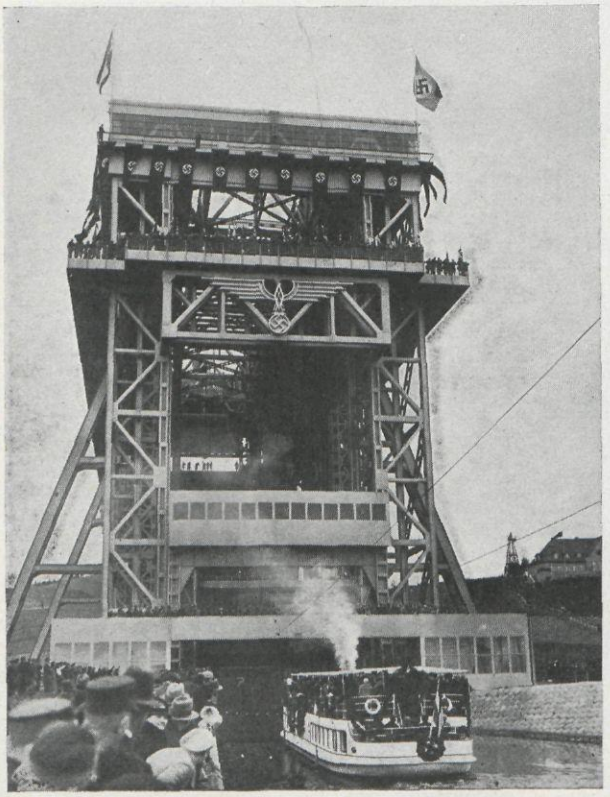
Los buques de que constará cada línea.

El número y condiciones de los buques afectos a las líneas antes mencionadas serán los siguientes:

Línea número 1: Dos buques, de no menos de 9.500 toneladas de registro bruto, con cámaras para pasajeros de primera, segunda y tercera, y una velocidad mínima de 16 millas a media carga.

Línea número 2: Dos buques, de no menos de 9.500 toneladas de registro bruto, con cámaras para pasajeros de primera y segunda, o turistas, y tercera, y una velocidad mínima de 13 nudos a media carga.

Línea número 3: Tres buques de no menos de 12.000 toneladas de registro bruto, con gran capacidad de carga, reducida cámara de pasajeros de primera clase y cámara de clase única de gran capacidad, y una velocidad mínima de 16 nudos a media carga.



El mayor elevador de buques del mundo

Entrada en el elevador de Niederfinow del primer barco de pasajeros, que va a ser elevado 36 metros para poder continuar su viaje por el canal

Línea número 4: Tres buques de las mismas características de los de la línea número 3.

Línea número 5: Cuatro buques de no menos de 9.500 toneladas de registro bruto, gran capacidad de carga, reducida cámara de pasajeros de primera clase y clase turista, y una velocidad media de 16 nudos a media carga.

La ejecución de los servicios de las líneas traoceánicas subvencionadas se concederá a navieros españoles en libre concurso; la duración de los contratos no será de más de veinte años, pero el Gobierno podrá rescindirlos en todo momento por causa d eutilidad pública o porque el contratista incumpla cualquiera de las condiciones contraídas.

Los contratistas vendrán obligados a adquirir los buques que resulten de la propiedad del Estado, como consecuencia de la liquidación de contratos anteriores.

El Estado subvencionará los servicios de comunicaciones rápidas y regulares con una prima por milla navegada que podrá ser modificada con arreglo a los resultados de la explotación.

Las pérdidas a cada ejercicio serán a cargo de la Empresa, y las utilidades íntegramente a su beneficio; pero no podrá destinarse a dividendos una cantidad mayor del 8 por 100 del valor de la flota, el material auxiliar y el material circulante, más la mitad del exceso de beneficios sobre dicho tanto por ciento. La otra mitad del exceso de beneficio se destinará a la constitución de un fondo especial de reserva, que podrá aplicarse, mediante la autorización del Estado, a enjugar déficit de ejercicios anteriores o a incrementar el fondo de renovación de la flota.

Los buques de las líneas subvencionadas habrán de ser de bandera y construcción nacionales, y no podrán continuar prestando servicios subvencionados cuando cumplan treinta años de edad.

Los itinerarios de cada línea.

El itinerario que comprenden las líneas es el siguiente:

Número 1: Bilbao, Santander Gijón, La Coruña, Vigo, La Habana, Veracruz, La Habana, Nueva York, La Coruña, Gijón, Santander, La Palliz, Liverpool, Bilbao. Total del viaje, 11.658 millas, con un total de 139.896 millas al año.

Número 2: Barcelona, Valencia, Alicante, Málaga, Cádiz, Las Palmas, San Juan del Puerto Rico, La Guaira, Puerto Cabello, Puerto Colombia, Puerto Barrio, Puerto Limón Puerto Colón, Puerto Colombia, Puerto Cabello, La Guaira, San Juan del Puerto Rico, Las Palmas, Cádiz, Palma de Mallorca, Barcelona. Total, 12.639 millas; al año, 151.668.

Número 3: Barcelona, Tarragona, Castellón, Burriana, Valencia, Gandía, Alicante, Cartagena, Almería, Liverpool, Glasgow, Swansea, Pasajes, Bilbao, Santander, Gijón, La Coruña, Vigo, Huelva, Sevilla, Cádiz, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Valencia, Barcelona, Marsella, Génova, Barcelona.

Esta línea está especialmente acon-

© Biblioteca Nacional de España

dicionada para el transporte de frutas del mar Mediterráneo al mar de Irlanda.

Número 4: Bilbao, Gijón, La Coruña, Vigo, Lisboa, Santa Cruz de Tenerife, Pernambuco, Riojaneiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Santos, Riojaneiro, Pernambuco, Santa Cruz de Tenerife, Lisboa, Vigo, La Coruña, La Pallize, Amberes, Hamburgo, Amberes, La Pallize, Bilbao. En total, 14.586 millas. Al año, 174.792.

Número 5: Barcelona, Marsella, Génova, Alejandría, Colombo, Singapoore, Manila, Shangai, Kobe, Yokohama, Shangai, Manila, Saigon, Singapoore, Penang, Colombo, Génova, Marsella, Barcelona, Valencia, Cádiz, La Habana, Nueva York, Cádiz, Valencia, Barcelona. Total, 31.112 millas; al año, 373.344.

Primas a la navegación nacional.

En el capítulo de primas a la navegación se establece que los buques nacionales de vapor o motor que reunan las condiciones establecidas en el articulado de la ley, disfrutarán en todas las navegaciones que realicen, excepto en las de cabotaje y subvencionadas, de una prima por travesía realizada por la mercancía que lleve a su bordo en tráfico exterior de España o en tráfico extranjero, cuya cuantía se deducirá con arreglo a un cuadro que se acompaña al proyecto. Las sumas devengadas con arreglo a él serán bonificadas por los conceptos y en la cuantía siguiente:

Por construcción internacional de casco y aparato motor, en un 40 por 100. Por construcción nacional de un casco solo, en un 20 por 100. Por tráfico exterior de España regular, en un 50 por 100. Por tráfico exterior de España eventual, en un 15 por 100. Por velocidad de 10,5 a 12 millas, en un 15 por 100. Por velocidad de 12 a 14 millas, en un 30 por 100. Por velocidad de 14 a 16 millas, en un 50 por 100. Por velocidad de 16 millas en adelante en un 75 por 100. Las bonificaciones que por distintos conceptos puedan corresponder a un buque serán acumuladas a la suma devengada por primas en cada travesía; pero no se computará por el conjunto de dichas bonificaciones más que en un 100 por 100.

A partir de 1 de enero de 1935 no percibirán prima alguna los buques que en dicha fecha cuenten treinta y cinco años o más de edad. En 1 de enero de 1936 los que tengan más de treinta y cuatro; en 1 de enero de 1937, los que tengan más de treinta y tres; en 1 de enero de 1938, los que tengan más de treinta y dos; en 1 de enero de 1 de enero de 1939, los que tengan más de treinta y uno, y en 1 de enero de 1940, los que tengan más de treinta años de edad. Los pasajeros se computarán a razón de seis toneladas de carga por cada uno.

Se establecen también primas de cuatro pesetas por milla a los buques pesqueros de los mares árticos.

Para disfrutar de las primas será imprescindible que toda la dotación sea española.

Líneas comerciales regulares.

Para las líneas comerciales regulares se establece una protección especial, que ha de servir para favorecer la exportación de nuestros productos y la apertura de nuevos mercados para los frutos de Levante y Canarias.

Las líneas comerciales regulares son quince. Su detalle y condiciones es el siguiente:

Número 1: Doce expediciones al año, servidas por buques adecuados para el transporte de maderas, y velocidad mínima de 10 millas. Barcelona, Valencia, Alicante, Málaga, Cádiz, Las Palmas, Tenerife, Dakar, Freekowon, Monrovia, Santa Isabel, Bata, San Pablo, Bata, Santa Isabel, Las Palmas, Alicante, Valencia, Barcelona, Marsella, Génova, Marsella y Barcelona.

Número 2: Doce expediciones al año, servidas con buques de las mismas características de la línea número 1. Bilbao, Santander, Gijón, La Coruña, Vigo, Lisboa, Tenerife, Dakar, Freekowon, Monrovia, Santa Isabel, Bata, San Pablo, Bata, Santa Isabel, Tenerife, Lisboa, Vigo, Gijón, Santander, Bilbao, Pasajes, Amberes, Amsterdam, Hamburgo y Bilbao.

Número 3: Cincuenta y dos expediciones al año, servidas con buques de 12 millas como mínimo de velocidad a media carga. Barcelona, Tarragona, Castellón, Burriana, Valencia, Gandía, Alicante, Cartagena, Almería, Liverpool, Glasgow, Swansea, Pasajes, Bilbao, Santander, Gijón, La Coruña, Vigo, Huelva, Sevilla, Cádiz, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Valencia, Barcelona, Marsella, Génova y Barcelona.

Número 4: Cincuenta y dos expediciones al año, servidas por buques cruceros de velocidad mínima de 13 millas. Tenerife, Las Palmas, Cette, Marsella, Niza, Génova, Marsella, Barcelona, Tarragona, Valencia, Alicante, Ceuta, Cádiz, Rabat, Casablanca, Las Palmas y Tenerife.

Número 5: Doce expediciones al año, servidas con buques de carga general y velocidad mínima de 11 millas. Barcelona, Valencia, Alicante, Málaga, Huelva, Sines, Filadelfia, Baltimore, Jacksonville, Tampa, Pensacola, Movile, Galvesta, Corpus-Christi, Alicante, Valencia y Barcelona.

Número 6: Cincuenta y dos expediciones al año, servidas con buques adecuados para el transporte de fruta de 12 millas de velocidad mínima. Barcelona, Valencia, Alicante, Almería, Málaga, Sevilla, Londres, Hull, Sunderland, New Castle, Edimburgo, New Castle, Sunderland, Hull, Londres, Sevilla, Málaga, Almería, Alicante, Valencia, Barcelona, Marsella y Génova.

Número 7: Cincuenta y dos expediciones al año, servidas con buques de las mismas características de la línea anterior. Barcelona, Tarragona, Valencia, Alicante, Almería, Amberes, Amsterdam, Hamburgo, Gotemburgo, Rotterdam, Pasajes, Bilbao, Vigo, Lisboa, Sevilla, Málaga, Alicante, Valencia, Barcelona, Marsella, Génova y Barcelona.

Número 8: Veintiséis expediciones al año, con buques adecuados para el transporte de frutas y 12 millas de velocidad mínima. Bilbao, Hamburgo, Kiel, Dantzig, Konigsberg, Riga, Helsingford, Estocolmo, Copenhague, Gotemburgo, Cristianía, Amberes y Bilbao.

Número 9: Cincuenta y dos expediciones al año, con buques fruteros de velocidad mínima de 14 millas. Tenerife, Las Palmas, Amberes, Rotterdam, Amsterdam, Hamburgo, Amsterdam, Rotterdam, Amberes, Lisboa, Funchal y Tenerife.

Número 10: Cincuenta y dos expediciones al año, servidas con buques de las mismas características que los de la línea 9. Tenerife, Las Palmas, Londres, Rotterdam, Hamburgo, Rotterdam, Amberes, Lisboa, Funchal y Tenerife.

Número 11: Doce expediciones al año, con buques acondicionados para el transporte de frutas. Velocidad mínima de 12 millas. Barcelona, Valencia, Málaga, Cádiz, Sevilla, Nueva York, Filadelfia, Baltimore, Lisboa, Cádiz, Málaga, Valencia, Palma, Barcelona, Marsella, Génova, Marsella y Barcelona.

Número 12: Cincuenta y dos expediciones al año, con buques fruteros, con las mismas características que los de la línea 9. Tenerife, Las Palmas, Burdeos, Dieppe, Burdeos, Bilbao, Gijón, La Coruña, Villagarcía, Lisboa y Tenerife.

Número 13: Veintiséis expediciones al año, con buques adecuados para el transporte de frutas, de 12 millas de velocidad mínima. Valencia, Argel, Valetta, Malta, Sussak, Trieste, Sussak, Split, Barcelona, Alicante y Valencia.

Número 14: Veintiséis expediciones al año, con buques de iguales características que los de la línea 13. Barcelona, Valencia, Alicante, Orán, Argel, Túnez, Esmirna, Estambul, Varna, Constanza, Galaz, Constanza, Varna, Estambul, Esmirna, Bengasi, Trípoli, Túnez, Palma, Valencia y Barcelona.

Número 15: Cincuenta y dos expediciones al año, con buques fruteros, de 13 millas. Tenerife, Las Palmas, Orán, Argel, Túnez, Alejandría, Bengasi, Valetta, Túnez, Argel, Orán, Málaga, Ceuta y Tenerife.

© Biblioteca Nacional de España

La duración de las concesiones de estas líneas no será mayor de veinte años, y el Gobierno podrá cancelarlas en cualquier momento, si bien el acuerdo tendrá que ser tomado en Consejo de Ministros, previa formación de expediente, con audiencia del concesionario.

El Estado remunerará los servicios de comunicaciones regulares comerciales por medio de las primas a la navegación, con las remuneraciones y primas establecidas para esta clase de servicios y las que se establecen a continuación. En las líneas de primera categoría, el 50 por 100 por tráfico exterior de España regular; en las líneas de segunda categoría un 100 por 100, y en las líneas de tercera categoría, el 150 por 100.

En cuanto a comunicaciones marítimas de soberanía, se establecen líneas subvencionadas con las islas Baleares, Canarias islas del Norte de Africa, posesiones del Sáhara español, Guinea, servicios interinsulares de Baleares, Canarias y los intercoloniales.

Para los servicios de Baleares se establecen siete líneas, y para los servicios interinsulares de Baleares, cinco. Para la Península con Canarias, cinco, y para los interinsulares de Canarias, tres.

Los servicios del Sáhara español estarán atendidos desde Canarias, y los del Norte de Africa con cuatro líneas desde la Península. Los de la Guinea española se atenderán por medio de dos expediciones de los puertos españoles del Mediterráneo y Cádiz, y los intercoloniales de Guinea con cinco líneas de vapores pequeños.

Al término de los contratos actualmente en vigor se concederá a los navieros españoles un libre concurso, cuyas condiciones se publicarán oportunamente. Serán los buques de bandera y concesión españolas. Se autoriza al Gobierno para renovar los contratos de comunicaciones de soberanía vigente ajustándolos a las condiciones establecidas en esta ley.

Se conceden ventajas a las construcciones navales españolas.

En el proyecto se atiende también a la construcción naval, y como puede apreciarse se establece el principio de que los buques que hayan de servir líneas subvencionadas habrán de ser de construcción nacional. Pero al mismo tiempo que esto, se estimó que era necesario prevenir posibles abusos de los astilleros nacionales y evitar que éstos, aprovechándose del monopolio, elevaran de tal modo el precio de los buques que fuera una carga insoportable de sacrificios al Estado. Esta prevención está justificada después de lo ocurrido con la construcción de los buques para la Transatlántica, y que fué el fracaso para aquella Sociedad. Se ha dejado un margen de 15 por 100 de sobreprecio para la producción nacional, en relación con el coste de los astilleros extranjeros.

Las primas a la construcción se dan a los astilleros por las desventajas que les ocasiona la obligación de adquirir en España los materiales que entran en la construcción del buque. No hay, pues, razón para que los astilleros nacionales no puedan competir en precios con los extranjeros.

Se establece un procedimiento rápido para la substanciación de excusas.

Otro capítulo interesante es el concerniente al crédito naval, en el que se han recogido las enseñanzas de estas instituciones en Francia e Italia.

El coste total del proyecto.

El resumen de los créditos necesarios para llevar a cabo este plan asciende a lo siguiente:

Comunicaciones transoceánicas, 25 millones; de soberanía, 20; primas a la navegación, 10; líneas regulares comerciales, seis y medio; compensaciones a la construcción naval, 16; crédito naval para el primer año, un millón. En total, 78.500.000 pesetas.

El proyecto, como se ve, es bien modesto en comparación a la suma de otros países, y sólo excede en tres millones de lo que se gastaba en España antes de la rescisión del contrato con la Trasatlántica, cuando no había ni flota eficiente, ni servicios eficaces, ni política marítima.

Información pública para el anteproyecto de ley de comunicaciones marítimas.

En vista de la extraordinaria trascendencia y de la importancia que para la vida nacional, no sólo en su aspecto económico, sino en las relaciones de todo género con los demás países, encierra el anteproyecto de ley de Protección a las industrias y comunicaciones marítimas, no obstante la detenida reflexión con que se ha redactado y el propósito que se ha procurado cumplir de atemperarse a la experiencia adquirida, se ha dictado, de acuerdo con el Consejo de ministros, una orden por el ministro de Marina para que se abra una información pública, por escrito, hasta el día 30 del corriente, con objeto de que quienes lo deseen presenten sus respectivas proposiciones lo más documentadas posible, las que serán examinadas por una Comisión presidida por el subsecretario de la Marina civil.

Dicha Comisión deberá dar su informe en los diez primeros días del próximo mes de mayo.

Los particulares o entidades que deseen examinar el anteproyecto en cuestión, podrán hacerlo en la biblioteca de la Subsecretaría de la Marina Civil, en las horas y días hábiles en las oficinas públicas. Del mismo modo, se podrá consultar un ejemplar en cada una de las Delegaciones marítimas de Barcelona, Valencia, Cádiz, Vigo, La Coruña y Bilbao.

Las Empresas navieras italianas excluyen los puertos de Barcelona y Valencia de los cruceros del Mediterráneo.

Ha causado general indignación la absurda medida de las Empresas navieras italianas de borrar los nombres de Barcelona y Valencia en los itinerarios de los cruceros turísticos por el Mediterráneo preparados para el año en curso.

Estas Empresas están controladas por el Gobierno italiano, y por tanto, el hecho se ha consumado a ciencia y paciencia. Se habla ya de contestar particularmente en la forma que sea posible, es decir, boicoteando todo aquello que proceda de Italia y no dejando embarcar en los barcos italianos mercancías ni viajeros españoles hasta que las Empresas italianas vuelvan de su acuerdo.

Nuevo buque para la línea entre Serbia y España.

La Compañía de navegación "Oceanía", que hace el servicio entre Serbia, España, Marruecos y las Islas Canarias, ha adquirido en Inglaterra el buque "Timok", que está destinado a esta línea y que ya se encuentra en el puerto de Susak.

La salida de buques de Tenerife.

El Ministerio de Marina ha concedido a la Compañía Transmediterránea un margen de hasta cuatro horas de retraso para la salida de Tenerife para Cádiz, que está fijada a las doce de la noche de los viernes, por haber demostrado la práctica ser a veces insuficiente el tiempo de parada en dicho puerto para el volumen de carga movida.

Tarifas para transporte de arroz desde Valencia.

La Inspección General de Buques ha accedido a la petición formulada por la Compañía Transmediterránea para fijar en 40 pesetas por tonelada el transporte de arroces de Valencia a Santa Isabel de Fernando Póo o San Carlos, y en 50 pesetas desde Valencia a Bata, Río Benito o Kogo, suprimiendo el 10 por 100 de capa sobre dichas tarifas y fijando el plazo de un año para la aplicación de las mismas.

© Biblioteca Nacional de España

Las comunicaciones marítimas con Baleares.

El diputado a Cortes don Bartolomé Fons ha formulado ante el presidente del Congreso el siguiente ruego:

1.º Que se establezca el correo diario directo entre Barcelona y Palma acudiendo para ello, si fuera preciso a la supresión del correo de Tarragona.

2.º Que se señale como horario de salida de los vapores correos desde Barcelona para Palma la hora necesaria a fin de que los viajeros que lleguen en el rápido de Madrid-Barcelona puedan alcanzar la salida de los referidos vapores.

Hamburgo y Bremen luchan contra la competencia de Trieste.

Los dos puertos hanseáticos, Bremen y Hamburgo, han tenido un acuerdo para luchar contra la competencia del puerto de Trieste, que pretende evitar que Hamburgo sea la vía natural para la importación de mercancías por vía marítima con destino a Austria.

Las casas de importación de Bremen y de Hamburgo conceden a sus comerciantes austriacos las mismas primas que los importadores italianos les ofrecen en Trieste.

Un Consejo de honor se encargará de velar por la aplicación de las rebajas antitriestinas.

La navegación alemana.

El doctor Markert, burgomaestre de Bremen, se ha pronunciado por la disolución del cartel de las Compañías alemanas de navegación, indicando la conveniencia del agrupamiento por líneas.

Ha declarado también que los buques antiguos deben ser reemplazados por unidades modernas; asegurando que en estas condiciones podrá Alemania asegurar con tres millones de tonelaje moderno un tráfico superior al que hace ahora con cinco millones de tonelaje antiguo.

Los itinerarios de la Trasatlántica.

Han sido aprobados los itinerarios propuestos por la Compañía Trasatlántica para el primer semestre del año actual, publicándose con detalle en la "Gaceta" del 24 de marzo último.

Las tarifas de la Trasatlántica.

Han sido aprobadas las tarifas de máxima percepción presentadas por la Compañía Trasatlántica para el año 1934.

Tráfico en el grupo de puertos de Castellón.

Durante el año 1933 el tráfico pesquero en los puertos de Vinaroz, Burriana y Benicarbó, ha producido en venta 2.246.613,16 pesetas.

El movimiento comercial en los mismos puertos ha sido de 127.714 toneladas transportadas por 609 buques que los cuentaron.

La recaudación por abitrios durante el año ha sido de 65.269,19 pesetas en Vinaroz; 108.133,18 pesetas en Burriana, y 1.888,77 pesetas en Benicarbó. La recaudación total ha sido de 175.291,14 pesetas.

Un elevador de buques.

En Niederfinow (Brandeburgo) se ha inaugurado el elevador de buques más potente del mundo. El objeto de este elevador es salvar un desnivel de treinta metros en el canal que une los ríos Oder y Spree.

Este elevador, cuya estructura es completamente de acero, tiene 60 metros de altura, 90 de largo y 27 de ancho, y podrá elevar a los buques a una altura de 36 metros en once minutos.

El nuevo elevador, incluído el puente, contiene 72.000 metros cúbicos de cemento, habiéndose empleado en su fabricación 14.000 toneladas de acero.

El coste de la obra es de 27 millones de reichsmarks.

En las páginas 132, 133 y 134 damos una información gráfica de esta interesante obra.

El varadero del puerto de Marín.

Ha sido autorizado el ministro de Obras públicas para realizar, por el sistema de contrata mediante subasta pública, las obras de "Terminación del varadero del puerto de Marín (Pontevedra)" por un presupuesto de 680.361,69 pesetas, que se divide en dos anualidades, una de 180.361,69 pesetas para el año corriente y otra de 500.000,00 pesetas para el año 1935.

Adjudicaciones.

Ha sido adjudicada a los Astilleros Luzuriaga, de Pasajes, la construcción de dos gánguiles con destino a las obras del mismo puerto, por el presupuesto de 560.000 pesetas y plazo de ejecución de diez meses.

Han sido adjudicadas las obras de construcción de un varadero en el puerto de Ceuta a don Pedro Valverde Núñez, por la cantidad de 185.750 pesetas con una baja de subasta de 4.098,06 pesetas.

Han sido adjudicadas a don José Ruiz Lazareno las obras de construcción de muelles y tinglados en el puerto de Puerto de Santa María, por la cantidad de 589.841,96 pesetas con una baja de subasta de 147.644,86 pesetas.

Concesiones.

Se ha autorizado a la Junta de Jubilaciones de la Sociedad obrera "La Marítima-terrestre", de Valencia, para ocupar terrenos en el puerto con destino a la construcción del edificio social.

Ha sido autorizada doña Ernestina Catalá para ocupar una parcela de terreno en la zona marítimo-terrestre de la playa de Jávea (Alicante) con destino a la construcción de una casa particular.

PUERTOS

Reglamentación del tráfico en el puerto de Barcelona.

La Junta de Obras del Puerto ha dirigido a todas las Empresas de las embarcaciones que se dedican al tráfico de pasajeros por el puerto una copia de la nueva reglamentación del mismo, aprobada por el Ministerio de Obras públicas.

En la nueva reglamentación se establecen dos clases de tráfico, continuo y discontinuo. Para el primero, considerado como un servicio público permanente, se le señala como punto de atraque el centro de las dos escaleras de la Puerta de la Paz, y para los segundos, considerados como un servicio irregular, puesto que solamente efectúan dicho tráfico en verano y días festivos de invierno, los dos extremos E. y O. de dichas escaleras.

En dicha reglamentación se establece un trato de igualdad para todas las Empresas, determinando a cada una la navegación que deben efectuar, evitando con ello la repetición de competencia que puedan afectar al orden del expresado tráfico.

El puerto de Rabat.

A partir de 1.º de abril ha comenzado a utilizarse el muelle de Tour-Hassan de este puerto, de nueva construcción.

Subcentral eléctrica en el puerto de Huelva.

Ha sido autorizada la Junta de Obras del Puerto de Huelva para celebrar el concurso de instalación de la Subcentral eléctrica para los servicios del puerto.

© Biblioteca Nacional de España

Ha sido autorizado don Manuel García Lago para sanear una marisma en el fondo Norte de la segunda playa del Sardinero (Santander), dedicando los terrenos, después de saneados, a urbanización.

Ha sido autorizado don Perfecto Carbonell para ocupar con carácter permanente en la playa de Daimuz (Valencia) una parcela de terreno con destino a la construcción de tres casas.

Ha sido autorizada la Sociedad mercantil colectiva "Torre y Bereciartua" para establecer un varadero en la margen derecha de la ría de Bilbao, frente al punto kilométrico 3,800 de la carretera de Bilbao a Las Arenas, destinado a la reparación de buques.

Ha sido autorizado don Dionisio Tejero Pérez para instalar una báscula de uso particular en una parcela de terreno que ocupa temporalmente en la zona del muelle de La Pallosa, en el puerto de La Coruña.

La Sociedad "Fernández y Alvarez", de Avilés ha sido autorizada para ocupar terrenos de la zona marítimo-terrestre en la playa del Monumento de la margen derecha de la ría de Avilés, con destino al establecimiento de unos astilleros para la construcción y reparación de buques.

Ha sido autorizada la Sociedad Anónima Riegos Asfálticos para instalar en el puerto de Barcelona dos depósitos para la recepción del betún asfáltico por barcos tanques y para su almacenaje y expedición.

Ha sido autorizada la Sociedad Catalana de Gas y Electricidad para construir en terrenos de la zona marítimo-terrestre de la playa de San Adrián las obras necesarias para tomar del mar el agua para refrigeración de su Central térmica, en cantidad de 1.440 litros por segundo

Ha sido autorizada la Sociedad "Hijos de Lantero" para construir dos espigones en la margen derecha de la ría de Bilbao, frente a sus almacenes de Zorrozaure, y tendido de cuatro vías Decauville para el servicio de los mismos, cruzando el tranvía y carretera de Bilbao a Las Arenas.

Ha sido autorizado don Bernardo Alfageme para construir en la zona marítimo-terrestre de la ría de Vigo, ensenada de Bouzas, frente a su fábrica de conservas, una rampa de servicio para la misma, un muro de ribera y una rampa de acceso a la playa.

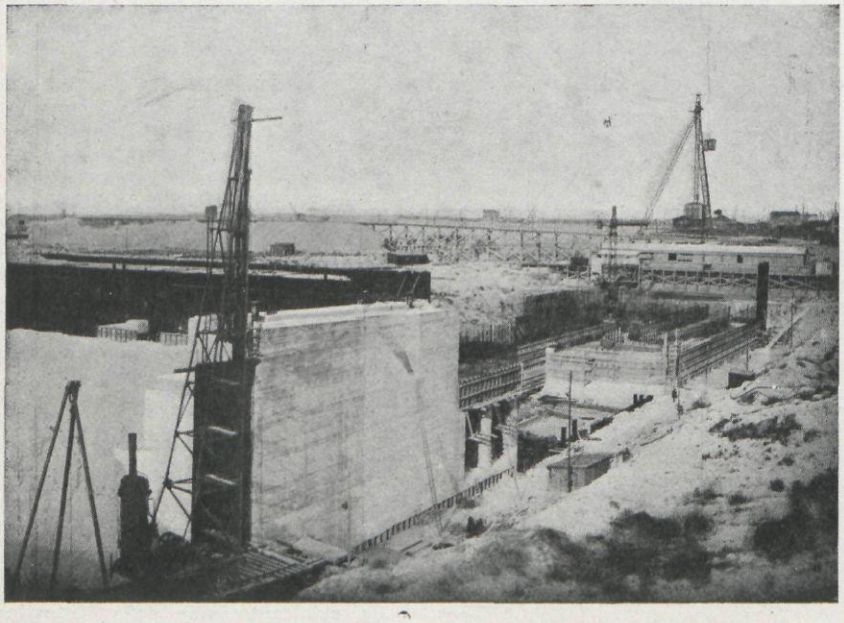
CONSTRUCCION NAVAL

La Constructora Naval intenta construir buques para el Brasil.

No es la primera vez que el intento de construir barcos para el Extranjero, especialmente para América, haya tenido éxito. Nuestra industria, gruesa en varias de sus facetas, ha salido a competir al exterior, consiguiendo vencer en buena lid. A veces, hasta contra las peores argucias de las competencias internacionales, sujetos a "trusts" y a "cartels" y a todas las inclemencias de la política semicolonial de ciertos países.

Ahora parece que se trata de acudir a un concurso de construcción de material naval que Brasil tiene preparado. La entidad postora es la Sociedad Española de Construcción Naval, cuya categoría internacional en este terreno está bien probada. La Naval quiere acudir con un pliego por 200 millones de pesetas de obras en el concurso total, que representa 500 millones de pesetas. Al concurso concurren numerosas naciones de selección en materia de construcción naval. Inglaterra, Italia, Japón, Francia... Habrá, por tanto, una gran competencia. La Naval, no obstante, espera salir airosa en la parte que quiere tocar, que comprende varios destructores, varios buques tanques y nueve portaaviones.

Ahora se están realizando los estudios de financiación. Parece que la Naval encuentra los mejores auspicios en sus gestiones, y que nada tendría de particular que el Estado prestara su ayuda, o por lo menos, la facilitara mediante una disposición, por que el resto se encontraría sin gran dificultad, habiéndose hecho ya todos los trabajos conducentes a hallar facilidades en este camino.



Obras en el puerto de Dunkerque

Con motivo de la ampliación del puerto de Dunkerque se está construyendo también una esclusa marítima de 280 metros de longitud y 40 metros de anchura, con un presupuesto de 75 millones de francos. La fotografía es una vista del estado actual de las obras

La construcción naval en 1934.

Las órdenes de construcción de barcos en todo el mundo durante los dos primeros meses de este año totalizan 241.000 toneladas, de las cuales un 75 por 100 corresponden a las motonaves. Según la revista inglesa "The Motor Ship", los armadores británicos demuestran más actividad que sus competidores extranjeros en la construcción de nuevos navíos, ya que de la cantidad citada 148.000 toneladas corresponden a la Gran Bretaña.

Es digno de ser señalado que mientras en el 1.º de enero de 1933 había 452.000 toneladas en construcción, la cifra ha subido a 592.000 en 1.º de enero de 1934 y a 720.000 en 1.º de marzo del mismo año.

Los astilleros europeos están construyendo buques por un importe total de 4.600.000 libras esterlinas; de esta cantidad corresponde a los armadores y astilleros británicos 3.250.000 libras esterlinas.

© Biblioteca Nacional de España

El torpedero "Luis Cadarso" va a ser desguazado.

En el arsenal de El Ferrol se halla para ser desguazado un torpedero llamado "Luis Cadarso".

Cadarso era capitán de navío, natural de Noya, que mandaba en 1 de mayo de 1898 el crucero "María Cristina", donde arbolaba la insignia del almirante Montojo, cuando la escuadra yanqui le presentó un combate.

Con su barco ardiendo, cuando ya el almirante y el Estado Mayor habían abandonado el buque, intentó el abordaje con el navío del almirante norteamericano y se hundió el crucero español, después de abrir una brecha en el costado del acorazado enemigo, y llevando la bandera española, murió el capitán en el puesto de mando.

Al desguazarse el torpedero "Luis Cadarso" no debe desaparecer el nombre del héroe de Cavite de la Marina de guerra, y el Gobierno debe bautizar a uno de los barcos en construcción con el nombre de "Luis Cadarso".

PESCA

La temporada de pesca en el Cantábrico

Según las impresiones de los técnicos cantábricos, francamente mala ha sido la primera quincena del mes de marzo; a la calma casi característica del invierno marítimo en esta costa ha sucedido la agonía invernal en forma de temporal persistente y duro, que ha entorpecido las faenas pesqueras y ha hecho volver lo más deprisa posible las embarcaciones, desde las lejanas calas en que se encontraban, en busca de un refugio que las pusiera a salvo, lo que ha determinado una penuria de pesca, que se agudizó en los últimos días de la quincena, porque entonces se destacó el mal tiempo y hubieron de guardar la arribada forzosa casi todos los barcos de la flota

Ha tenido esa quincena una gran diferencia con las de febrero, en las que se pescaron fuertes cantidades de merluza (el pescado base de toda cotización y de todo rendimiento). La primera de marzo ha sido, sino desastrosa, de lo más pobre en lo que serefiere a esa especie, y gracias a la pescadilla, cogida en abundancia, la cifra total tiene las apariencias de un resultado casi bueno.

Las embarcaciones menores han tenido peor suerte: en los primeros días pescaron algo de anchoa y también sardina, pero en cantidades pequeñas y disminuyendo cada día; pero en más de media quincena se han visto obligados los pecadores a permanecer en el puerto sin salir para pescar.

Estamos ya en la primavera, temporada de anchoa, iniciación de buena sardina; alejamiento de la angula y del besugo de anzuelo y de la palometa, pescas todas de invierno. Del alejamiento de la angula es signo el precio a que se ha vendido, no muy bajo.

La Federación de Armadores de Buques de Pesca.

Recientemente celebró esta Federación sesiones en las que se trataron de cuestiones interesantes para la industria de la pesca, y entre los principales acuerdos adoptados figuran los siguientes:

Insistir cerca del Gobierno para lograr el pago de las indemnizaciones correspondientes por el apresamiento de pesqueros españoles por los buques de guerra de la Marina portuguesa y el término a la persecución que contra nuestra flota pesquera lleva a cabo la vecina República.

Gestionar rápidamente la formalización de un Tratado de Comercio con la República Argentina.

Hacer las gestiones necesarias para conseguir la rápida constitución del Jurado mixto Central de Pesca, recabando se aclare el régimen que seguirá para su funcionamiento el Jurado mixto Central, para conseguir que los gastos de viajes y dietas de los vocales patronos sean satisfechos por dicho organismo Jurado mixto, si se otorga igual beneficio a los vocales obreros.

Se estimó como absolutamente ineficaz, en orden a la pesca, la labor de la Subsecretaría de la Marina Civil y se acordó gestionar en el Ministerio de Marina que la Junta Central de Servicios Marítimos actúe con mayor eficacia e intervenga en todas las disposiciones que se dicten por dicho Ministerio, evitando la exclusión de que es objeto en la actualidad.

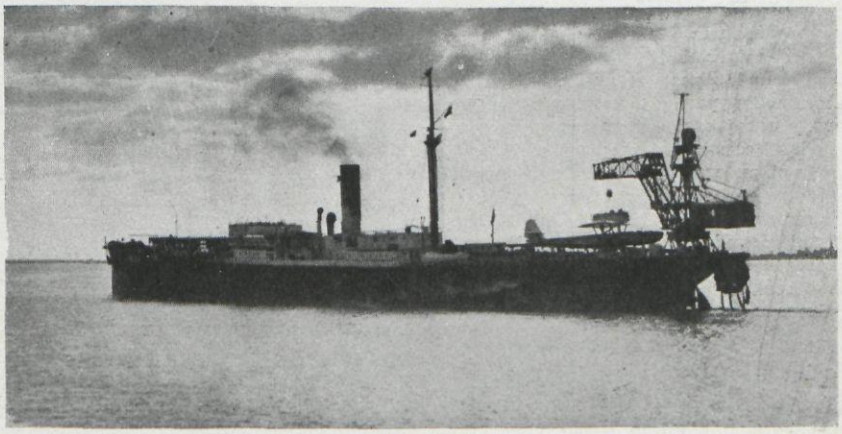
Gestionar en la Subsecretaría de la Marina Civil la exención de reintegro de impuesto de timbre y de cualquier gabela a los libros que con carácter obligatorio deben llevar los buques pesqueros.

Se acordó que la Federación organice un servicio de estadística de exportación de pescado, para tener en todo momento datos completos respecto al comercio exterior de pescado fresco.

En relación con el contingente inglés de importación, se acordó hacer una gestión cerca de los representantes y proveedores de carbón para conocer las posibilidades de éxito que tendría una gestión directa en Londres, para obtener una ampliación del cupo de importación de pescado de Inglaterra desembarcado por los buques españoles durante el año 1933.

Asimismo se acordó que la Federación no haga la distribución de licencias para el desembarque del pescado en Inglaterra, y que no se nombre a persona alguna para obtener informes sobre el desenvolvimiento del contingente inglés, ni para atender a los buques que arriben a Inglaterra, dejando en libertad a cada armador para que proceda a desembarcar el pescado fresco en dicho país en la forma que estime más conveniente a sus intereses.

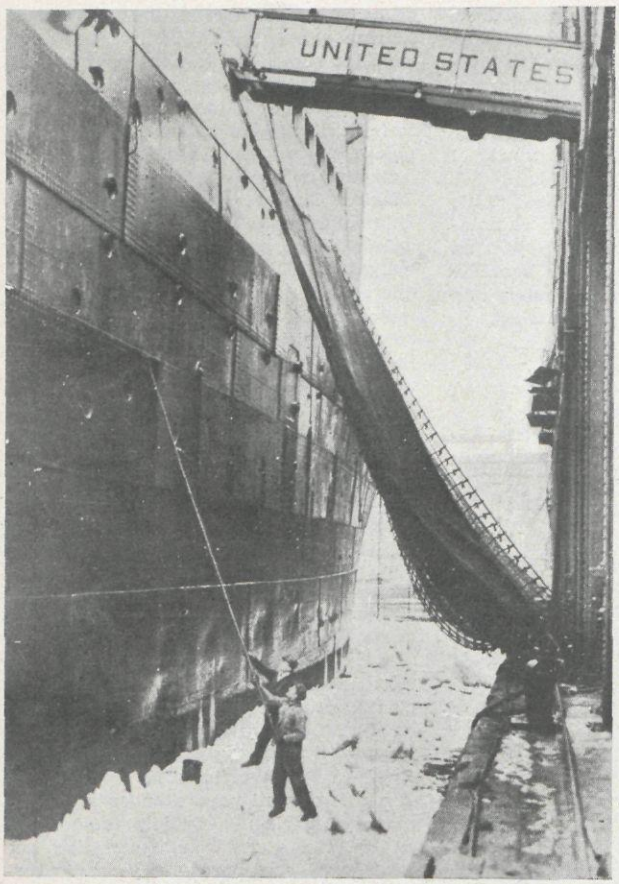
Estimar de utilidad para la Federación el proyecto de organizar un puesto regulador de ventas de pescado, de acuerdo con los asentadores, facultando a la Comisión Ejecutiva para que continúe las gestiones cerca de los asentadores de Madrid hasta llegar a la organización de dicho puesto de ven-



Isla flotante

El buque mercante alemán "Westfalen", que, después de ser acondicionado con los últimos adelantos, se ha convertido en isla flotante entre Africa y Brasil para la aviación civil

© Biblioteca Nacional de España



El frío en Nueva York

El frío del último invierno en los Estados Unidos ha sido intensísimo; la cantidad de nieve caída adquirió tal espesor que permitió efectuar las operaciones de pintura del buque "President Harding" en el dique seco de Nueva York sin necesidad de escalas, como puede verse en la fotografía

ta regulador, controlado por la Federación.

Hacer gestiones en la Dirección general de Pesca para que se restablezca cuanto antes la vigencia de las disposiciones relativas al mallaje.

Reiterar las gestiones para conseguir autorización para la venta de buques bous y parejas al extranjero, y restringir las construcciones actuales para evitar el exceso de la flota por encima de las necesidades de nuestro país.

Gestionar que la Caja de Crédito Marítimo conceda préstamos con la garantía de los buques a los armadores, sin necesidad de que pertenezcan a los Pósitos.

Servicios médicos para los pescadores que trabajan en el mar de Irlanda.

La Sociedad de patronos de Pesca ha enviado un escrito a la Prensa sobre la necesidad que los pescadores que trabajan en el mar de Irlanda tienen de los servicios médicos. El escrito dice en resumen:

La República portuguesa adquirió hace años un barco mercante, que lo destinó a hospital flotante, y presta sus servicios a las tripulaciones de los vapores de pesca del bacalao en los barcos de Terranova. Los pescadores españoles, en número aproximado de tres mil, trabajamos hace bastantes años en aguas de Irlanda y carecemos en absoluto de los auxilios médicos. Por esta falta se han dado casos como el siguiente: oír por radiotelefonía a un peruano que pedía auxilio médico por tener a bordo a un marinero, en grave estado. Se le contestó del puerto más cercano; pero dada la enorme distancia, es fatal que se produjese un funesto desenlace.

Otro barco, con un tripulante enfermo, se dirigió a Castrotone, donde existe un campamento militar; pero se dió el caso de que los soldados no entendían el castellano ni los marineros el inglés o el irlandés; pero por señas les fué indicado a los pescadores que en el campamento no podían cuidar del enfermo, invitándoles a que lo llevaran a Milford, distante más de treinta horas de navegación, o a España, que supone un mínimo de sesenta y dos horas. Añade el escrito que casos como los narrados se dan con gran frecuencia y se hace indispensable un buque hospital que vigile las costas donde se efectúan los trabajos de pesca. Agrega el escrito textualmente: "Rogamos al ministro de Marina que nos atienda con la máxima urgencia, pues a principios de abril salen para el mar de Irlanda las flotas pesqueras de Vigo, La Coruña, Gijón, Santander, Bilbao y Pasajes, que hacen un total aproximado de 120 parejas, con unos 3.000 tripulantes, y permanecen en aguas de Irlanda unos seis meses, entre los 49 y 55 grados latitud Norte y 7 y 14 grados de longitud Oeste, donde son más temibles las enfermedades que los temporales y las nieblas."

En defensa de los pescadores.

El ministro de Marina, de acuerdo con el de Trabajo y Previsión, ha dirigido una circular a los delegados y subdelegados marítimos y de Pesca en la que se les pide que procuren por todos los medios a su alcance el fomento de las instituciones de carácter social benéfico, que afecten a la gente de mar, como son: los Pósitos marítimos y de pescadores, los Patronatos para el homenaje a la vejez del marino y las Mutualidades de accidentes de mar y de trabajo, para lo cual las citadas autoridades aceptarán la presidencia de estas entidades cuando le sean ofrecidas; procurarán que se constituyan en las localidades donde aún no estén organizadas; otorgarán toda clase de facilidades, dentro de las normas legales y reglamentarias, para el desarrollo y funcionamiento de las ya constituídas, y se considerarán, en suma, como inspectores y curadores natos de cuantas instituciones de esta naturaleza existan dentro de sus respectivas circunscripciones.

Por lo que respecta al Instituto Social de Marina, deberán prestarle el auxilio que dicho organismo interesa para el cumplimiento de sus fines, aceptando su representación en todos aquellos actos y contratos que estén relacionados con su actuación y prestarán una especial atención al cumplimiento de lo dispuesto en la ley de 14 de julio de 1922 sobre arbitrios en la zona marítimoterrestre.

Las conservas de pescado en Méjico.

La Cámara Oficial Española de Comercio, de los Estados Unidos Mejicanos, ha publicado una información que consideramos de gran interés para los productores nacionales de conservas y que extractamos a continnuación:

"La conserva de pescado que más se vende en Méjico, es la española, con sus variedades denominadas "sprat", "chicharro" o "espadín", que ostentan siempre la denominación de "sardinas". Llegan en latas de 135 a 150 gramos, envasadas en cajas de 100 latas, cuyo precio C.I.F. Veracruz oscila de 19 a 24 pesetas caja.

Francia y Suecia principalmente, entre otros países, ofrecen las clases similares; pero sus precios elevados hacen imposible la competencia contra las españolas.

En cuanto a volumen de importación, a la sardina corriente sigue en importancia la sardina fina, en latas de 190 gramos, cuyo precio en fábrica suele ser de 25 a 27 pesetas la caja de cien latas. También viene en latas de 220, 250, 300 y hasta 450 gramos.

Se importa, asimismo, bastante cantidad de conserva de bonito, atún y similares, en cajas de cien latas de 200 gramos, o de 60 latas de 350 gramos.

© Biblioteca Nacional de España

Según la estadística española, la exportación de conservas de sardinas y de otros pescados a Méjico durante los años 1927 al 1932, ambos comprendidos, ha sido como sigue:

Sardina, 23.369 quintales métricos, con un valor de pesetas oro 3.284.660.

Otros pescados, 1.901.337 kilos, valorados en 4.375.018 pesetas oro.

Según las estadísticas mejicanas de los años 1930 y 1931, que engloban los pescados y mariscos en conserva y las conservas alimenticias animales no especificadas, ocupan el primer lugar las procedencias de España, con un volumen en 1930 de 426.805 kilos, valorados en 239.350 pesos, y de 540.907 kilos en 1931, valorados en 315.485 pesos.

Después de España aparecen en la estadística mejicana los Estados Unidos, con 158.296 kilos en 1930, valorados en 82.241 pesos, y con 205.708 en 1931, valorados en 111.504 pesos.

A continuación figuran once naciones más con importaciones menores de kilos 17.000 en el primero de dichos dos años, y de 47.000 en el segundo, ocupando entre ellas el Canadá el primer lugar."

Congreso Nacional de Pósitos Marítimos.

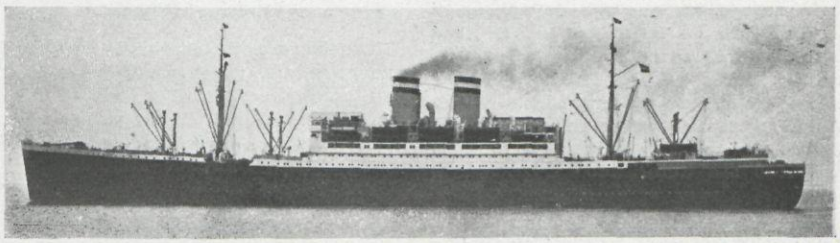
En la última Asamblea de la Junta general de Pósitos Marítimos, celebrada en el Instituto Social de la Marina (Ministerio de Trabajo y Previsión), se acordó celebrar en Vigo un Congreso Nacional de Pósitos Marítimos, en el *próximo mes de junio*, coincidiendo con el acto solemne de la inauguración de la "Casa del Pescador", que tan generosamente ha donado el ilustre prócer marqués de Valterra.

Es de esperar resulte un verdadero éxito para el mejoramiento cultural y económico de los abnegados obreros del mar, cuya independencia y cuyo mejoramiento completos y definitivos, persigue y busca esta incomparable obra de los *Pósitos Marítimos*, digna por todos conceptos de la ayuda y protección de toda persona sensible, sin distinción de ideologías.

El trabajo en la industria conservera.

El Ministerio del Trabajo ha dispuesto que los inspectores de Trabajo permitan el de los niños menores de dieciséis años y mujeres menores de edad en los talleres de soldado de la fabricación de cajas metálicas para conservas en los que, por los perfeccionamientos introducidos en los procedimientos de fabricación, se evite el desprendimiento de los polvos o emanaciones susceptibles de producir las intoxicaciones específicas que motivaron la inclusión de dichas operaciones en el real decreto de 25 de enero de 1908, dando cuenta a la Inspección Central inmediatamente de las autorizaciones que concedan.

Al mismo tiempo declara que, a los efectos de dicho decreto, así como a los de las demás leyes sociales, se entiende que alcanzan los obreros de uno u otro sexo la mayoría de edad al cumplir dieciocho años.



El "Hamburg"

El buque "Hamburg" partiendo para su primer viaje, después de haber sido transformado. En dicho viaje quedó comprobada la utilidad de la transformación por el mayor rendimiento alcanzado, con notable disminución en el consumo de combustible

La pesca del coral.

Han sido autorizados don Juan Gon Delfo y don Esteban Perona para dedicarse a la pesca del coral en la parte de costa comprendida entre Punta Figuera y Punta Farandell de la provincia marítima de Gerona; la autorización solamente tiene validez hasta el 8 de julio de 1934, y podrá ser retirada antes si se temiera el agotamiento de los criaderos.

Ha sido autorizado don Pedro Durán Matas para dedicarse a la pesca del coral en la parte de costa comprendida entre Punta Farandell y Cabo Cervera (Gerona), por un plazo de cinco años, empezando la validez de la autorización el día 8 de julio de 1934.

La vigilancia de la pesca.

El Ministerio de Marina ha dictado la *disposición siguiente*:

1.º La vigilancia y policía de pesca en toda la extensión de las aguas jurisdiccionales, será ejercida por las embarcaciones armadas para tal objeto por la Subsecretaría de la Marina Civil.

2.º En las aguas de los ríos fronterizos y en aguas libres contiguas a las jurisdiccionales de potencias limítrofes, corresponderá la vigilancia y la protección de los *pescadores españoles* a los buques de la Marina de Guerra.

3.º Los buques de la Marina de Guerra en el curso de sus movimientos por aguas jurisdiccionales nacionales, y en ausencia de embarcaciones guarda-pesca de la Marina Civil, suplirán la acción de éstas cuando sorprendan alguna transgresión a las leyes y reglamentos de Pesca, y en el primer puerto nacional a que arriben, entregarán a las autoridades de Marina Civil las diligencias que hubiesen incoado y los detenidos si los hubiere.

Si hallándose un buque de la Marina de Guerra en el desempeño de tal función supletoria, se presentase alguna embarcación de la Marina Civil, el buque de guerra declinará en ella la función de vigilancia y de policía, así como la práctica de diligencias o la prosecución de las que hubiere efectuado, de las cuales le hará entrega.

4.º Los comandantes de los buques de guerra están obligados a prestar a las embarcaciones guarda-pesca de la Marina Civil el auxilio que éstas le requieran para el cumplimiento de su misión de policía, muy especialmente cuando el barco transgresor sea de nacionalidad extranjera.

La rotulación de las embarcaciones de pesca.

La Inspección general de Navegación recuerda a los delegados y subdelegados marítimos que todas las embarcaciones de la tercera y cuarta lista llevarán pintadas en ambas amuras el folio y lista de inscripción del tamaño que se señala en el artículo 3.º del reglamento de arqueos, modificado por *real orden de 28 de febrero de 1934*, disposición única a que deben sujetarse las citadas embarcaciones ya pesquen dentro o fuera de las cuatro millas, sin que sea obligatorio el estampar el nombre.

Contra el uso indebido de las emisoras radiotelefónicas de los pesqueros.

La *Inspección general de Navegación* requiere la cooperación de todos los radiotelegrafistas navales y radioescuchas particulares para que si logran localizar las irregularidades que cometen los pescadores por el abuso de lenguaje al usar las emisoras radiotelefónicas, las pongan en conocimiento de la autoridad marítima del puerto más próximo, la que sancionará aquéllas haciendo uso de las atribuciones que las leyes le conceden.

© Biblioteca Nacional de España

LEGISLACION

El cumplimiento del Convenio de Seguridad.

La Inspección general de Buques recuerda a todas las Compañías Navieras y Armadoras que todos los buques de pasaje a los que sea de aplicación el Convenio de Seguridad de la Vida Humana en la mar, deberán cumplimentar antes del día 1.º de junio del año corriente las prescripciones del referido convenio y estar en posesión del certificado que éste exige para que su despacho sea autorizado.

La percepción de la Trasatlántica por sus servicios.

El Ministerio de Marina ha dispuesto que la suma que la Compañía Trasatlántica debe percibir a cuenta, por meses anticipados, por la prestación de los servicios de las líneas números 1, 3 y 4, sea la de 1.300.000 pesetas mensuales, la que será rectificada para cada mes, cuando los datos y comprobantes del déficit de explotación permitan establecerla de manera exacta, rectificación que debe hacerse en el plazo máximo de tres meses.

Excavaciones prohibidas.

Se ha prohibido a partir del 3 de marzo último, cavar, arrancar o cortar terrones en la zona marítimo-terrestre de las Islas de Canosa y Torroeiro del río Miño, autorizándose únicamente el pastoreo para el fomento de la ganadería en dicha zona marítimo-terrestre.

Los buques mercantes en puertos alemanes.

El Gobierno alemán ha dispuesto que los barcos mercantes extranjeros están obligados a izar su pabellón nacional en los siguientes casos:

a) Al navegar ante una fortificación de costa que tenga izado el pabellón de guerra, siempre que su paso se efectúe dentro de las tres millas marinas, contadas desde el punto más saliente de la costa.

b) Durante el cruce con un barco de guerra alemán que lleve izada la bandera de guerra, dentro de la zona señalada en el apartado a).

c) A la entrada y salida de un puerto alemán.

Adquisición de dos autogiros.

Ha sido autorizado el ministro de Marina por decreto de 22 de marzo para adquirir dos autogiros La Cierva, tipo C-30, en vista de las pruebas concluyentes verificadas en el buque portaaviones "Dédalo".

El Convenio de Seguridad entre Irlanda y España.

La Inspección general de Buques ha hecho público que a partir del 8 de mayo próximo empezará a regir el Convenio Internacional de Seguridad de la Vida Humana en la Mar entre España y el Estado Libre de Irlanda.

Petición denegada.

La Asociación de Navieros del Mediterráneo ha solicitado la derogación del Real decreto de 29 de abril de 1926 y de la Real orden de 22 de marzo de 1929 y de la Orden ministerial de 12 de septiembre de 1933 por considerarlos contrarios al espíritu de los artículos 128 y siguientes hasta el 144 del reglamento aprobado por Real decreto de 13 de octubre de 1913 para la aplicación de la ley de Comunicaciones de 14 de junio de 1900 y cuyo espíritu considera la Asociación solicitante es el de que las Juntas locales de los puertos son las llamadas a fijar en definitiva el número de prácticos, las condiciones que deben reunir para obtener tal nombramiento, las responsabilidades a que deben estar sujetos y las tarifas que deben aplicar; pero el Ministerio de Marina ha desestimado la mencionada petición.

La entrega de datos estadísticos en los puertos.

Como aclaración a la Orden ministerial de 22 de enero del año actual, se ha dispuesto que cuando el armador, consignatario o capitán de algún buque manifieste que le es imposible entregar en la Capitanía del Puerto los datos estadísticos antes de la salida a la mar del mismo, podrá éste ser despachado, si a dichas autoridades se les ofrecen garantías de presentarlo antes de las cuarenta y ocho horas siguientes a la salida del buque.

Para adquirir un buque-tanque.

Ha sido presentado a las Cortes un proyecto de ley para adquirir directamente a la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos el buque-tanque petrolero de 4.500 toneladas de su propiedad que actualmente está en construcción en los astilleros de la Sociedad Unión Naval de Levante, con obligación por parte de aquélla a repetir inmediatamente la construcción de este buque en los mismos astilleros.

El mismo proyecto de ley propone la concesión de un crédito de 10 millones de pesetas para la adquisición referida.

La obtención de título de Patrón.

Se ha dispuesto que a los efectos de obtención del título de Patrón de vapor por los que ya lo poseen para vela, sean computados, como días de vapor, hasta la mitad del total exigido por el vigente reglamento, los efectuados en motoveleros.

La denominación de "portland".

El Ministerio de Obras Públicas ha dispuesto que todo conglomerante que reuna las condiciones que para el "portland" determina el vigente pliego de condiciones, es "portland", y debe ser considerado como tal, sin que el color sea cualidad que defina a esta clase de conglomerantes.

La recaudación de arbitrios en los puertos.

El Ministerio de Obras Públicas, con motivo de una consulta formulada por la Junta de Obras del Puerto de Gijón-Musel, ha dispuesto lo siguiente:

1.º Que la recaudación voluntaria de los arbitrios, derechos e impuestos de las Juntas de Obras de Puertos, bien sea verificada por las Aduanas, o bien directamente por la propia Junta, se realizará en el período voluntario a lo que prevengan los respectivos reglamentos de cada arbitrio o derecho.

2.º Que si pasado ese período no se satisface, se verificará por el procedimiento administrativo de apremio, librándose certificación del débito por el secretario de la Junta, con el visto bueno del presidente, y remitiéndose esa certificación al delegado de Hacienda de la provincia respectiva, para que se haga efectivo el cobro por el procedimiento aludido, por el agente ejecutivo respectivo, el cual una vez cobrada la cantidad, la remitirá a la Junta de Obras del Puerto de procedencia.

A esta disposición se le ha dado carácter de generalidad para todas las Juntas de Obras, Comisiones Administrativas y Grupos de Puertos.

Nueva prórroga del convenio con la Transatlántica

Ha sido concedida prórroga durante el segundo trimestre del año actual al Convenio provisional con la Compañía Transatlántica para la prestación de servicios en las líneas números 1, 3 y 4 del Cuadro de Comunicaciones Transoceánicas, con derecho a percibir por mensualidades adelantadas 1.300.000 pesetas a cuenta del déficit de explotación.

© Biblioteca Nacional de España

ACCIDENTES

Estadística de enero.

Durante el pasado mes de enero, según la estadística publicada por "Bureau Veritas", el número total de buques perdidos por distintas causas, es de 16, representando 13.413 toneladas.

Los buques desguazados en el mismo mes son en número de 60, con un tonelaje total de 188.376 toneladas.

En resumen, resulta que la Marina Mercante mundial ha experimentado una pérdida de 76 buques, que representan 201.789 toneladas.

La flota española no ha perdido por naufragio ningún buque durante este mes.

Para desguace se han vendido tres buques, con un tonelaje total de 9.551 toneladas. Estos buques han sido los siguientes:

"Lolín", de 3.777 toneladas, construído el año 1897. "Mari Dolores", de 3.289 toneladas, construído el año 1920. "Vicente Figaredo", de 2.485 toneladas, construído el año 1896.

El "Clodoald".

En la playa de San Juan de Luz naufragó el buque "Clodoald", de la matrícula de Burdeos, que procedente de Brest iba a Bayona con carga general.

El "Toñín".

Al entrar en el puerto de Bilbao el vapor "Toñín", que procedía de Santander, le falló un guardín de estribor al llegar a la altura del muelle de Churruca y se hundió de popa en las cercanías de las rocas de la Mojijonera. Posteriormente pudo ser puesto a flote con el auxilio de una grúa flotante.

El "Szehai".

Cerca de Tayungkow se ha hundido el vapor "Szehai", que se dirigía hacia Cantón, por causas que se desconocen todavía.

En el siniestro han perecido ahogadas más de trescientas personas. Según las últimas noticias, sólo un centenar de pasajeros del "Szehai" han logrado salvarse.

El "Swale".

El vapor "Swale", perteneciente a una Compañía noruega de navegación de Hong Kong, chocó durante la noche del 12 de marzo contra una roca, a la altura de Fu Cheu, hundiéndose.

El "Manuela E"

El día 17 de marzo, a las cinco de la tarde, el buque "Manuela E", fondeado en el puerto de Gijón, rompió las amarras por la extraordinaria violencia del temporal del N. O., quedando al garete. Tras improbos esfuerzos se consiguió amarrarlo nuevamente, pero por segunda vez se soltó, yendo a varar en Fomentín, quedando en la situación que se ve en la fotografía de la página 144.

Fuego a bordo del "Isla de Tenerife".

El día 5 de marzo fondeó en el puerto de Almería el vapor "Isla de Tenerife", con fuego a bordo; procedía de Cartagena y se dirigía a Canarias.

El incendio se originó en la bodega número 3, de mercancías. Fué apercibido cuando el buque navegaba a tres millas de esta costa.

La maniobra de atraque fué difícil, a causa de invadir el humo la sala de máquinas.

El vapor se acoderó en el dique Levante, donde el remolcador dinamarqués "Hegr" inundó las bodegas de agua, logrando la extinción del siniestro.

El "Aquitania" sigue encallado.

El último intento hecho para poner nuevamente a flote el vapor "Aquitania", aprovechando para ello la gran marea del mes de marzo, ha fracasado.

Como dicho vapor se encuentra ahora muy cerca de las dunas se teme que no pueda ser puesto nuevamente a flote.

MISCELANEA

El autogiro Cierva desciende sobre el "Dédalo".

El día 7 de marzo, el ilustre ingeniero de Caminos, Sr. Cierva, inventor del autogiro hizo algunas experiencias sobre el puerto de Valencia, y la de mayor importancia fué la de aterrizar verticalmente sobre la cubierta del "Dédalo", despegando también en posición vertical.

Es la primera vez que un avión desciende sobre la cubierta de un buque ordinario, pues aunque al "Dédalo" se le llama portaaviones, este calificativo es impropio, y en nada se parece a los grandes portaaviones con cubiertas inmensas, que son verdaderos aerodromos. Nuestro modesto buque se destina a recoger los "hidros" que amaran junto a él, sin más posibilidades.

La importancia de la proeza llevada a cabo, era esperada con gran interés por los técnicos de la Armada, que desde las primeras pruebas de San Javier y Cartagena quedaron entusiasmados de las posibilidades técnicas del invento español a los fines navales. El ministro de Marina ha dicho que esperaba recibir los informes técnicos para acometer la resolución del empleo de autogiros en la Marina de guerra. Al parecer, piensa redactar un proyecto de ley para adquirir autogiros. En este mismo número publicamos un interesante artículo del ilustre aviador señor Rodríguez Díaz sobre esta cuestión.

"El Toñín"

El buque "Toñín", que se hundió en el puerto exterior de Bilbao; con el auxilio de una grúa flotante pudo ser puesto nuevamente a flote

© Biblioteca Nacional de España

Extintores

La Inspección general de Buques y Construcción Naval ha hecho público que los extintores de espuma y de flúido marca "Mimimax", han merecido el calificativo de aprobado.

El mismo calificativo han merecido los apartatos extintores siguientes:

1.º Aparatos extintores de espuma "Antifyre".

2.º Aparatos extintores de flúido "Antifyre".

3.º Aparatos extintores de bromuro de metilo "Antifyre".

4.º Aparatos extintores y pistodas a base de polvo "Antifyre".

Buques con derecho a primas.

Ha sido admitido el vapor "Vicente", de la matrícula de Valencia, perteneciente a la casa armadora Ferrer y Passet, para el percibo de primas a la navegación durante el año 1933.

Igual derecho se ha concedido al vapor "Campeador", de la Campsa.

Junta general de obligacionistas de la Trasatlántica.

En Barcelona se ha celebrado la Junta general de obligacionistas de la Trasatlántica de 1910, 1920 y 1922, representando un capital de 70 millones de pesetas.

El presidente dió cuenta de las gestiones realizadas para conseguir de los Poderes públicos el reconocimiento de los derechos de los titulares al practicarse la liquidación consecuente a la rescisión del contrato entre el Estado y la Compañía por la ley votada al efecto en las Cortes Constituyentes.

Se lamentó de que no se haya tenido respeto alguno para esos 70 millones de pesetas que representan las tres emisiones que ahora se encuentran sin derecho efectivo alguno, después de haber convocado la Compañía al capital y al ahorro en su ayuda para construir unos barcos que, o están a disposición del Gobierno, que los utiliza cuando lo cree conveniente, o están en pleno servicio mientras se lleva a cabo la aludida liquidación. Hace constar que algunos de los elementos que invirtieron sus ahorros en esos valores se hallan en la más negra penuria, y que la falta de respeto a sus derechos es tan peligrosa, que si se consuma el expolio de que ahora van siendo víctimas los obligacionistas, se retraerá en lo sucesivo el numerario y no contribuirá a facilitar recursos para Empresas que creía de solvencia, sufriendo ahora la desagradable sorpresa de que ni la Compañía ni el Estado les conceden la menor atención.

MARES EXTRANJEROS

ALEMANIA

Subvenciones indirectas a la navegación.

Con el nombre de Hanseatische Schiffarhts und Betrichsfesell scharft m. b. h. H., se ha formado una Sociedad, con un capital de 200.000 reichmarks, en Bremen para una duración de veintisiete años, o sea hasta 1960.

El objeto de esta Sociedad, en cuyos estatutos hay un artículo que dispone que no deberá realizar beneficios, es el de fomentar los servicios marítimos y la navegación.

Forman parte de ella representantes del Reich y de las ciudades de Bremen y Hamburgo y los directores de la Hapag y del Lloyd Norte Alemán.

La nueva Sociedad colaborará financieramente en los servicios del Atlántico Norte, y además desarrollará sus actividades dentro del marco de la nueva ley de trabajo.

Parece que con la ayuda económica del Reich esta Sociedad construirá por su cuenta dos nuevos buques para los servicios del Extremo Oriente y los dará en "time charter" a las Compañías que hayan de explotarlos.

Realmente, no son aún bien conocidos los fines que se propone la nueva Sociedad ni su manera exacta de trabajar.

Subvenciones a la Marina alemana.

En mayo de 1933 acordó el Gobierno del Reich conceder la suma de 20 millones de marcos para subvencionar a la navegación y neutralizar el efecto depresivo de la flota alemana de la baja de las monedas inglesa y americana especialmente. Estas subvenciones deberían regir hasta los últimos meses de 1933.

El Gobierno alemán ha decidido prorrogar indefinidamente el período de la vigencia de las subvenciones como uno de los medios de luchar contra el paro obrero, evitando el desarme de numerosas unidades de la flota mercante que se habrían producido fatalmente en caso de suspender las subvenciones.

Con ello se ha salvado del paro forzoso a 5.000 hombres de mar alemanes.

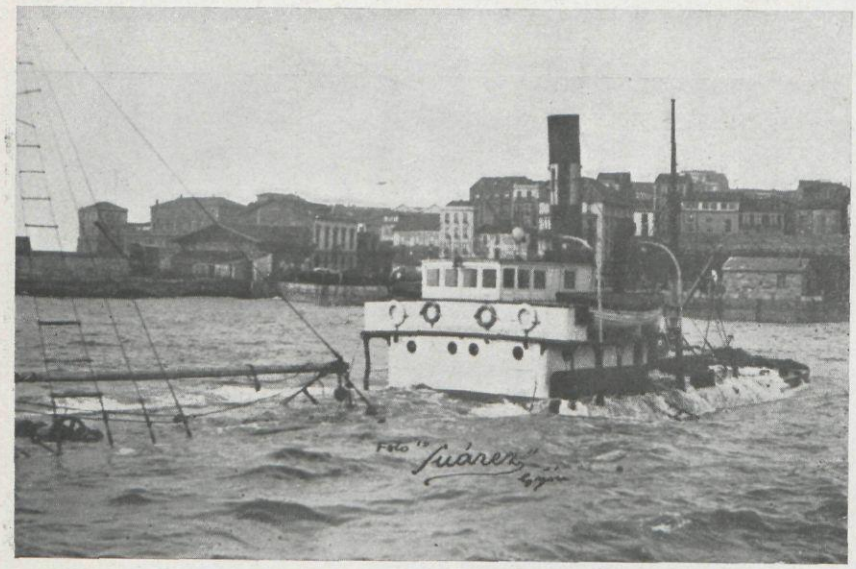
BULGARIA

Acuerdo para la explotación de los servicios en el mar Negro.

Una Sociedad de navegación a vapor de Bulgaria ha llegado a un acuerdo con los armadores turcos Jelkendschisude para la explotación en común de los servicios de navegación entre Varna y Bourgas, en Bulgaria, Trebizonde, Ineboli, Samsoum e Istanbul, de una parte, y Génova, Marsella, Barcelona y Valencia, de otra.

La nueva explotación establece un servicio regular en los mencionados puertos por medio de cuatro buques, dos de cada Sociedad, desde el 15 de marzo último, cada diez días.

La primera salida del puerto de Bar-



El "Manuela E"

Estado en que quedó el buque "Manuela E", fondeado en el puerto de Gijón, al varar en Fomentín, después de haber roto por dos veces las amarras

© Biblioteca Nacional de España

celona se verificó el día 1.º de abril, efectuándola el vapor "Ersurum", al cual seguirá el día 16 el buque "K. María Luisa".

CHINA

Construcción de buques pesqueros.

El Gobierno chino ha firmado un contrato con una casa alemana para la construcción de siete buques de pesca con arreglo a los últimos adelantos de la técnica. Tres de estos barcos se destinan a la pesca marítima y los cuatro restantes a la pesca costera. El coste total es de 1.200.000 dólares.

Se trata de una primera tentativa del Gobierno para desarrollar la industria de la pesca.

DINAMARCA

Los buques daneses amarrados.

Durante los meses de enero y febrero del año actual ha aumentado nuevamente el tonelaje de buques inactivos de este país que había decrecido algo durante el año último. Al finalizar éste había 102.000 toneladas y en fin de febrero se ha elevado hasta 146.000 toneladas.

ESTADOS UNIDOS

Se propone la subvención directa a los constructores y propietarios de buques.

El secretario de Estado de Comercio, señor Daniel Roper, ha pronunciado un discurso mostrándose partidario del establecimiento de una subvención directa a los constructores y propietarios de buques en lugar de la subvención indirecta que actualmente se les presta.

Declaró que la subvención era necesaria para conservar en los mares el predominio de la Marina Mercante norteamericana y al mismo tiempo poder conservar sus buques para usarlos como de guerra en el caso de un conflicto armado.

La propuesta no fija una cantidad, pero estima que la cuota autorizada es de 65 destructores, un buque portaaviones, 30 submarinos y seis cruceros, cuyo coste será de 475 millones de dólares. Se construirán también nuevos aviones navales por valor de 90 millones de dólares.

FRANCIA

La crisis económica de la Marina Mercante francesa.

Una importante Comisión, compuesta por representantes del Comité Central de Armadores, de la Federación de Capitanes y Pilotos y por radiotelegrafistas, visitó recientemente al presidente del Consejo de Ministros, monsieur Doumergue, para exponerle la grave situación de la Marina Mercante y las repercusiones que siente el personal de todas las categorías, solicitando al mismo tiempo la más rápida aprobación del proyecto de ley de monsieur Tasso, que cuenta con unánime conformidad de todos los interesados.

INDOCHINA

Protección a la navegación marítima.

Los servicios de avisos a la navegación marítima en Indochina funcionan a la perfección. Un nuevo reglamento relativo a la transmisión de anuncios de tifones, en las regiones directamente amenazadas, ha demostrado ser a la vez más útil y más económico que la reglamentación anterior. Por otra parte, las medidas para asegurar la protección de los pesqueros han producido ya efectos favorables. En todos los centros de pesca se hacen avisos, por medio de señales luminosas, primero de un peligro posible, después de uno probable, y por último, de uno inminente. Gracias a esta señalización se ha reducido notablemente el número de víctimas del mar.

INGLATERRA

Proteccionismo marítimo.

Recientemente se ha tratado en el parlamento el asunto de las subvenciones directas a la flota mercante inglesa.

El capitán míster Arturo Evans, miembro de la Cámara de los Comunes, preguntó al presidente de Board of Trade si estaría dispuesto el Gobierno, en vista del aumento de parados entre la gente de mar, cuya cifra ha alcanzado a los 60.000 hombres, a considerar el acuerdo de medidas directas defensivas respecto a ciertos países que imponen el tráfico de los buques británicos.

El presidente del Board of Trade contestó que la situación actual de la navegación inglesa, que causa graves preocupaciones al Gobierno, es debida principalmente a las generales restricciones del comercio marítimo, como consecuencia de la honda crisis económica mundial. Que el Gobierno se esfuerza por todos los medios a su alcance, muy especialmente con Tratados y acuerdos comerciales, a poner el máximo remedio.

Según el presidente del Board of Trade, la causa más decisiva de la crisis marítima inglesa hay que buscarla en las medidas proteccionistas de los demás países, que ha tenido como efecto inmediato el aumento de tonelaje, creando así un excedente perjudicial para todos.

Respecto a la pregunta concreta de míster Evans, declaró que el Gobierno está dispuesto a adoptar las medidas que sean necesarias para contrarrestar las restricciones que ciertos países ponen a la navegación inglesa, porque, en lo que se refiere a otras medidas que tanto se citan en todos los medios marítimos nacionales, como son las proposiciones de monopolio de cabotaje, monopolio de las importaciones y de los transportes marítimos entre los diversos puertos del Imperio, se examinarán todas y cada una concienzudamente y con las representaciones navieras, pero adelantando su impresión personal, contraria a la adopción de ninguna de ellas, por considerar que serían funestas para el conjunto de la industria marítima inglesa.

Nuevo Museo Marítimo.

Se están haciendo trabajos para organizar un Museo Marítimo Nacional, que tendrá una gran importancia. Según ha declarado en la Cámara de los Comunes el primer ministro sir James Caird ha ofrecido su magnífica colección de reliquias marítimas para el nuevo museo, y además un donativo de 29.000 libras esterlinas para los trabajos de instalación. A este museo se incorporará el actualmente existente museo naval, resultando en conjunto uno de los más importantes museos del mundo en la materia.

Expedición para determinar si el Antártico constituye uno o dos continentes.

En el otoño próximo saldrá una expedición británica para descubrir si el Antártico es un continente o dos. Los expedicionarios permanecerán en las heladas regiones del sur unos tres años, durante los cuales estudiarán y explorarán la línea de la costa entre la Tierra de Liutpold y la Tierra de Charcet.

Esta extensión de tierra está casi inexplorada. Sir Hubert Wilkins voló en 1929 sólo sobre una parte de ella y que denominó isla de Hearts. Toda la vasta extensión de hielo que comprende la Tierra de Luitpold y la Tierra de Charcet está, pues, sin explorar y es interesante recorrerla para determinar si constituye un solo continente o está dividido en dos.

La expedición partirá para el Polo Sur en su pequeña embarcación en el mes de septiembre. Entre tanto el barco explorador, el "Discovery 11" llevará a la isla de la Decepción, un avión. El barco llegará seguramente a la bahía Wilhelmina en el mes de diciembre.

El avión se usará para el reconocimiento y cuando el hielo esté suficientemente roto, continuará el barco hacia el Sur todo cuanto le sea posible, bien hacia la Tierra Graham del Sur o ha-

© Biblioteca Nacional de España

cia la Tierra de Hearst. Desde esta base se intentará la primera exploración hacia la Tierra de Leopoldo probablemente en octubre de 1935 durará hasta marzo de 1936. El invierno de 1936 lo pasarán los expedicionarios en la base y después emprenderán la exploración de la Tierra de Charcet. La expedición iniciará el regreso a Inglaterra probablemente en marzo de 1937.

El coste de la expedición se calcula en unas quince mil libras. El Gobierno británico contribuye con diez mil libras esterlinas y la Real Sociedad Geográfica con mil.

El presupuesto para la Marina inglesa.

El proyecto de presupuesto de Marina para el ejercicio de 1934 asciende a un total de 56.550.000 libras esterlinas, o sea un aumento de 2.980.000 libras esterlinas en relación con el mismo presupuesto del ejercicio anterior.

ITALIA

Record en la descarga de vapores.

Ha sido nuevamente batido el "record" de rapidez en la descarga de vapores, detentado por el puerto de Rotterdam y superado en el mes pasado por el puerto de Génova por el vapor "Bainsizza", construído en los astilleros del Adriático.

El citado vapor, en el puerto de Nápoles, sólo en veintitrés horas y cuarenta y cinco minutos efectuó el trabajo de descarga de 10.001 toneladas de carbón, o sea un promedio de 421 toneladas por hora.

Hay que hacer notar que mientras en Génova la media horaria fué de 385 toneladas empleando cinco elevadores de cinco toneladas cada uno, en los primeros días y siete en los días sucesivos, en el puerto de Nápoles la media horaria citada se ha obtenido sólo con cuatro descargadores de cuatro toneladas cada uno.

Nuevo dique seco en el puerto de Nápoles.

Se ha comenzado en el puerto de Nápoles la construcción de un gran dique seco que tendrá 321 metros de longitud, fácilmente ampliable a 400 metros si las necesidades lo requieren; la anchura será de 40 metros y la profundidad de 13 metros.

El nuevo dique podrá albergar los mayores buques, pero estará dividido en secciones para hacer más económica su explotación cuando entren buques pequeños.

JAPON

Las construcciones navales japonesas.

Al año de haber entrado en vigor la ley referente a las subvenciones a la construcción naval (1), ya se ha invertido el 60 por 100 de la suma total prevista por haberse acordado la construcción de 122.600 toneladas de registro bruto. Además, actualmente se estudia la construcción de otros cuatro buques cuyo tonelaje total es de 37.685 toneladas. Teniendo en cuenta que el programa de construcción comprendía toneladas 50.000 para el primer año, 100.000 toneladas para el segundo y 50.000 toneladas para el tercero, resulta que la realización del programa lleva un año de adelanto.

(1) Esta ley concedía 11 millones de yens para la construcción de 200.000 toneladas en sustitución de las 400.000 toneladas existentes en buques antiguos y fuera de uso.

MERCADO DE FLETES

Continúa el mercado sumido en situación letárgica, fletando en pequeña escala y con muy reducida demanda de tonelaje, en términos que dado lo avanzado de la época resultan verdaderamente decepcionantes.

Los armadores no ingleses desalojados del mercado de Río Plata, a consecuencia del hundimiento de este sector de retorno, buscan ahora colocación en otros tráficos, y ello ha de perjudicar notablemente a los barcos británicos adscritos a los servicios de otros sectores parciales, en los que rápidamente se sentirá el aumento en la oferta de buques, con detrimento de las cotizaciones. Ello vendrá a hacer más oscura la situación del negocio naviero inglés, sobre el cual se exponen opiniones radicalmente opuestas, hasta el punto de que mientras unos armadores continúan siendo enemigos del sistema de subvenciones del Estado, otros las creen ya necesarias para poder sobrevivir a las dificultades del momento presente.

No ha sufrido cambio la situación del tráfico Oriental, donde la contratación prosigue en escala desconsoladora y a tipos muy reducidos. Para habas de Manchuria se aceptan todos los pedidos que salen al mercado, habiéndose contratado de Vladivostock para Rotterdam o Hamburgo a 23/- a 24/- y de Dalny a 22/-. Australia presenta escaso aliciente, y de la parte Occidental se cotiza a 23/- para el Mediterráneo-Reino unido-Continente, y 23/6 del Sur de Australia. Aunque se solicita tonelaje para mineral de Whyalla a Baltimore, no se encuentra quien acepte la cotización 4,50 dólares, y los fletadores para arroz de Saigón contratan con destino a Francia, Marsella, Dunkerque, a 23/6.

Pese a la estabilidad del dólar en relación a la pasada temporada, no se vislumbra ninguna mejoría en los mercados de los Estados Unidos y Canadá, donde no se ha contratado más tonelaje para transportar grano por cuenta canadiense, y la demanda de Montreal y Pacífico norteño resulta muy poco apreciable. Se ha contratado a 17/6 para partidas de granos de Vancouver a Reino Unido, y a 18/6 desde numerosos puertos de carga del Pacífico del Norte a Inglaterra y Continente. Es muy pequeña la demanda de flete en madera para China, y se podría obtener 14/6 de Cuba a Amberes-Amsterdam, indicando los carbones de Hampton Roads la base miserable de 9/6 Río Janeiro, y 10/- Santos.

Los últimos fletes de mineral concertados para puertos extranjeros han sido los siguientes:

De Bilbao a Boucau: 2.000 toneladas, 4/-.—A Midlesbró: 2.500 toneladas, 4/9. De Salta Caballo a Imuiden: 4.800 toneladas, 4/6; 4.800 toneladas, 5/3.—A Midlesbró: 3.300 toneladas, 5/4 y media.—De Torrevieja a Halifax: 1.500 toneladas, 14/6.—De Huelva a Stettin: 3.600 toneladas, 7/7 y media.— A Hamburgo: 5.000 toneladas, 6/7 y media.— A Tarauto-Puerto Marghera: 4.500 toneladas, 8/-.—A Rotterdam: 8.500 toneladas, 6/-; 7.500 toneladas, 6/.—A Nueva York-Filadelfia-Baltimore: 3.700 toneladas, 10/9.—A Sete: 3.500 toneladas, 28,50 francos.—De Sevilla a Nantes-Basse Indre: 2.000 toneladas, 8/10 y media.—De Hornillo a Midlesbró: 5.700 toneladas, 6/1 y media.—De Almería a Rotterdam-Vlaardingen: 6.400 toneladas, 4/10 y media.—A Workington: 5.100 toneladas, 6/-.

Los fletes de carbón inglés a nuestros puertos últimamente realizados, han sido a los tipos siguientes:

De Cardiff a Las Palmas-Tenerife, 2.300 toneladas, 6/6.—A Vigo: 1.600 toneladas, 6/9; 2.100 toneladas, 6/6.—A Valencia-Gandía: 1.400 toneladas, 9/-.—A Las Palmas-Tenerife: 2.600 toneladas, 6/6.—A Marín: 1.300 toneladas, 7/-. A Barcelona: 1.700 toneladas, 8/6.—A Valencia-Gandía: 1.500 toneladas, 8/10 y media.—De Swansea-Llanelly a Barcelona: 1.350 toneladas, 8/9.—De Newport a Bilbao: 1.100 toneladas, 7/-.—A Sevilla: 1.200 toneladas, 9/-.—De Tyne a Tenerife: 2.000 toneladas, 6/9.—A Barcelona: 2.000 toneladas, 8/6.—De Port Talbot a Huelva: 3.100-3.000 toneladas, 6/9.De Sunderland a Barcelona: 2.100 toneladas, a 8/9.

© Biblioteca Nacional de España