

MAYO, 1935

VOL. II - NUM. 10

2 ptas. ejemplar

20 ptas al año

MAR

Revista mensual de Navegación,
Puertos e Industrias marítimas



MADRID - Paseo del Prado, 12

ALTOS HORNOS DE VIZCAYA

Fábricas en BARACALDO y SESTAO

Lingote al cok. Hierros y Aceros en perfiles de distintas clases y dimensiones.

Carriles Vignole, pesados y ligeros, para ferrocarriles, minas y otras industrias.

Carriles Phoenix o Broca, para tranvías eléctricos.

ACEROS ESPECIALES: GRANDES PIEZAS DE FORJA (ejes rectos, cigüeñales, herrajes de timón, rodas, codastes, elementos para cañones, proyectiles, etc.).

Viguería: CHAPAS gruesas y finas. CHAPAS DE ALTA TENSION para construcción de buques. CHAPAS MAGNETICAS para dínamos y transformadores.

Fabricación de HOJA DE LATA: cubos y baños galvanizados, latería para fabricación de envases.

Fabricación de cok y subproductos: SULFATO AMONICO, ALQUITRAN, BENZOL, NAFTALINA y TOLUOL.

Flota de la Sociedad: siete vapores con 30.000 toneladas de carga

MAR

REVISTA MENSUAL DE

NAVEGACIÓN, PUERTOS E INDUSTRIAS MARITIMAS

Director propietario: VICENTE OLMO

Director técnico: TIMOTEO OLONDO

Oficinas:

PASEO DEL PRADO, 12 - TELEFONO 26753 - MADRID

Precio del ejemplar: España, 2 ptas.; extranjero, 3 ptas.

Precios de suscripción: España, 20 ptas. año, 11 ptas. semestre,
6 ptas. trimestre; extranjero, 30 ptas. año

M A Y O , 1 9 3 5

VOL. II - NUM. 10

I N D I C E

	Págs.
Las comunicaciones con Sudamérica	47
La construcción naval en Rusia	48
Temas internacionales, por T. Olondo	49
La Marina Mercante holandesa ante la crisis, por W. H. de Monchi	50
La zafra de la curvina, por J. A. Rial	52
Los modernos buques a motor "Ciudad de Ibiza" y "Ciudad de Tarragona"	55
El propulsor "Voith-Schneider"	60
Proyecto de protección a la Marina Mercante fran- cesa	67
In memoriam. El "Mauretania"	72

JURISPRUDENCIA MARÍTIMA:

Suspensión de un oficial.—Abordaje en alta mar.— Asistencia marítima	74
---	----

REVISTA DE REVISTAS:

La importación de pescado en Grecia.—Dificulta- des en Compañías de líneas regulares.—En fa- vor de los pescadores.—Un abordaje en el canal de Manchester.—La apelación del "Atlantique".— Los subsidios marítimos.—La navegación mercan- te italiana en puertos extranjeros	76
---	----

NOVEDADES TÉCNICAS:

La navegación en la niebla.—Modificación de los Diesel.—Los ascensores del "Queen Mary".— Aumento de velocidad de dos millas por modi- ficación en los motores y en el casco	79
---	----

BIBLIOGRAFÍA	81
INFORMACIÓN GENERAL	82

Las comunica- ciones con Sud- américa.

Al salir hace días de Cádiz para Buenos Aires la motonave "Cabo San Agustín", se generalizó el rumor de que era este el último viaje que los buques de la Compañía Ibarra realizarían a la Argentina, terminando con ello la comunicación postal de España con Sud-América servida por medio de barcos españoles.

La noticia era desoladora. Esta Compañía era la única española que, a pesar de no tener subvención del Estado, continuaba transportando correspondencia, carga y viajeros al Plata. Por liquidar con pérdidas los viajes, se veía obligada a suspender este servicio. El perjuicio que esto suponía es incalculable, pues dejando aparte el material, que es de gran consideración, existe el moral, ya que con la desaparición de esta línea de buques desaparecía uno de los lazos más directos de unión entre España y Argentina.

Hace ya años que dejaron de ir allá los vapores de la Trasatlántica, pues perdían tanto en cada viaje que hubo que amarrarlos, y ahora sirven a veces en el puerto de Barcelona como cárceles flotantes. Un destino parecido esperaba a los "Cabos" últimamente contruidos en nuestros astilleros nacionales.

Estos buques responden ajustadamente a lo que deben ser los trasatlánticos españoles; junto a ellos se alinean a menudo los lujosos buques italianos, los grandes paquebotes ingleses, los colosos alemanes y los finos barcos franceses. Los "Cabos" son más modestos, pero llevan dignamente el prestigio de nuestra bandera, y son útiles, eficaces y baratos, respondiendo por su construcción a un sentido de utilidad y no a un ansia de producir deslumbramientos, que en los momentos actuales sería ridículo sintiera España.

En los momentos en que estas líneas van a la imprenta, el peligro puede considerarse conjurado, pues el Gobierno ha conseguido solucionar el problema planteado en forma de que la comunicación marítima con la Argentina no se interrumpa.

De haberse llevado a efecto la suspensión de la línea que nos ocupa, el caso, además de ser grave, pudiera haber originado consecuencias irremediables, pues las Compañías extranjeras, al acecho, que cuentan con mejor material que las españolas, nos desplazarían completamente de este servicio.

El día 17 del pasado abril, cuando las impresiones sobre este asunto eran más pesimistas, entró en el Abra del Nervión el trasatlántico "Mexique", de la Compagnie Générale Trasatlantique, francesa, inaugurando con ese viaje la línea Bilbao-La Habana-Veracruz. ¡Parecía un aviso!

La construcción naval en Rusia.

El tonelaje mercante en Rusia antes de la guerra ascendía a 1.054.000 toneladas de registro bruto; su parte en el tonelaje mundial correspondía al 2,1 por 100. En tanto que entre 1914 y 1932 la flota mundial aumentó un 43 por 100, el tonelaje soviético quedó reducido después de la revolución casi a la nada, consiguiendo llegar en 1931 a poseer 604.000 toneladas y a 680.000 en 1932; en esta fecha su porcentaje con respecto al tonelaje mundial era de 0,9 por 100.

Ya antes de la guerra la flota mercante rusa no podía subvenir a las necesidades del comercio nacional, y aunque la situación ha mejorado algo durante el año último, se halla aún muy distante de poder cumplir esta misión.

Tres medios se ofrecen al Gobierno soviético para aumentar el tonelaje de su flota mercante: la compra de buques viejos; la compra de buques nuevos en astilleros extranjeros, y el desenvolvimiento de la construcción naval en el país. El primer procedimiento es el más rápido, y lo utilizó el Gobierno soviético comprando en 1931 40 buques a los Estados Unidos; como se trataba de buques muy viejos, pronto quedaron inútiles para el servicio; se dirigió después a Inglaterra y Noruega, haciéndose bastante difícil las negociaciones, pues el Gobierno soviético quería comprar buques de menos de cinco años pretendiendo unos plazos exageradamente largos para el pago; en 1932 adquirió 22 vapores que representaban 86.400 toneladas, de los cuales 16 le había vendido la Norddeutscher Lloyd.

Las demandas de construcción de buques a los astilleros extranjeros sufren las dificultades habituales al querer hallar quien les conceda plazos relativamente largos para los pagos; pero en los últimos años se han encargado más de 100.000 toneladas brutas a astilleros extranjeros. Actualmente encuentra más ventaja el Gobierno construyendo fuera que en los astilleros nacionales, pues los constructores ingleses, franceses o alemanes ofrecen precios muy inferiores a los de los astilleros soviéticos. Así se calcula que en 1931 las construcciones efectuadas en los astilleros de Leningrado resultaban a 565 rublos contra 260 marcos en Alemania (un rublo vale cerca de dos marcos).

El tonelaje construido durante el primer plan quinquenal es muy difícil saber a ciencia exacta, lo cual no deja lugar a duda de que el Gobierno soviético en este aspecto no ha conseguido lo que se proponía, y no es extraño dadas las dificultades técnicas que presenta la industria de construcciones de buques. Donde los Soviets han realizado un au-

mento considerable de producción es en las fabricaciones en masa; pero cuando hace falta poner en juego la experiencia de altas cualidades técnicas y mano de obra especializada, el Gobierno soviético fracasa generalmente, siendo éste el caso en las construcciones navales.

Entre 1929 y 1933 se había previsto la construcción de 1.000.000 de toneladas, pues según el plan quinquenal debían destinarse 345.000.000 de rublos a la construcción de buques mercantes. Para fin de 1931 se construyeron 165.000 toneladas; durante 1932 se construyeron otras 50.000 toneladas, y a partir de esa fecha nada dicen las estadísticas, lo cual demuestra que después de ese período las construcciones navales han sido muy deficientes, si tenemos en cuenta que el Gobierno soviético utiliza mucho las estadísticas económicas como medio de propaganda en el extranjero.

Las construcciones navales no solamente se efectúan a un ritmo muy lento, sino que las unidades puestas en servicio dejan a menudo bastante que desear; los defectos de construcción afectan tanto a los cascos como a los órganos de propulsión, estando los astilleros soviéticos confinados por ahora a la construcción de buques pequeños.

Por otra parte, los resultados obtenidos en la explotación de la flota mercante soviética, toda ella nacionalizada, tampoco presenta facetas muy lisonjeras. Dicha flota sale muy afectada por la competencia de Compañías extranjeras que trabajan de mejor forma y con un material bastante más moderno. En el cabotaje nacional la flota mercante soviética desempeña un papel bastante importante, pero en el tráfico marítimo con los países extranjeros el porcentaje transportado bajo su bandera es muy pequeño; en 1931 era de 7 a 8 por 100 para la importación y de 15 por 100 para la exportación, no habiendo debido variar mucho esta proporción, teniendo en cuenta el progreso tan lento de la reconstrucción de la flota soviética, con lo cual no se percibe allí ningún progreso con relación al del período anterior a la guerra.

Ni en el dominio de las construcciones navales ni en la administración de la flota del Estado ha conseguido el Gobierno vencer en mejores condiciones que antiguamente las dificultades inherentes al comercio marítimo ruso; tales dificultades, justo es consignarlo, son debidas a la falta de capitales, de técnicos, de mano de obra especializada y de elementos adecuados, más que al resultado de condiciones desfavorables en las costas de la U. R. S. S.

Tales son en verdad los motivos principales de los fracasos sufridos hasta ahora por el Gobierno soviético en su política marítima.

Temas internacionales

POR T. OLONDO, DE LA SUBSECRETARÍA DE LA MARINA CIVIL

Uno de los factores que más tienden a facilitar la resolución de los problemas que la navegación plantea es el relacionado con la reglamentación de los Convenios internacionales en cuestiones de Derecho Marítimo.

Está en el ánimo de toda persona a quien algo interesen los asuntos del mar el caso del Convenio sobre las Reglas de York y Amberes.

Hace algunos años, cuando se producía una avería gruesa en un buque, siendo de otra nacionalidad la carga que conducía y cuyo puerto de arribada o destino pertenecía a otro país distinto del del buque y carga, daba aquélla lugar a un grave conflicto de jurisdicción, pues cada interesado pretendía que el ajuste y liquidación de la avería se hiciese con arreglo a las leyes de su país respectivo, resultando con estas divergencias que los gastos aumentaran y sufriesen gran demora la liquidación de estos litigios, sin contar las molestias a que daban lugar y sus desagradables consecuencias.

En 1890, al reunirse en Liverpool representantes de armadores, comerciantes y aseguradores del Reino Unido y del Continente europeo, llegando a un acuerdo para la implantación de las Reglas llamadas de York y Amberes, quedaron ya sin efecto los conflictos de jurisdicción, pues en dichas Reglas quedan precisados los daños y gastos que deben considerarse como avería gruesa, dando normas para su ajuste, de forma que ya no interesa mucho el país donde se ha de hacer su liquidación, pues todas las pólizas de fletamento y conocimientos insertan la cláusula conviniendo que en casos de avería gruesa será ésta liquidada con arreglo a las Reglas de York y Amberes de 1890, ó 1924, ya que en esta última fecha en Estocolmo se ampliaron y modificaron las primeras, atendiendo a las exigencias que imponían las modalidades comerciales modernas.

Si con los asuntos relacionados con las averías gruesas no existe ya problema, no ocurre lo mismo con referencia a las responsabilidades civiles y criminales en materia de abordajes, siendo ello de tan trascendental importancia.

Hace algún tiempo se produjo un abordaje en un puerto holandés entre un buque francés y otro americano, mandado este último por capitán inglés, resultando heridos varios pasajeros italianos y averiadas algunas mercancías alemanas.

¿Cuál había de ser el país cuyos Tribunales tuviesen competencia para juzgar el caso?

Antes de la Guerra, el Comité Marítimo Internacional se preocupó de estas cuestiones en sus conferencias de Hamburgo y Amsterdam; pero, a causa de las dificultades que se presentaron, quedó abandonada la idea de buscar solución al problema.

Con el célebre caso del "Lotus", tan comentado por la prensa de todas las naciones, volvió este asunto a ponerse de actualidad.

El Gobierno francés sostenía que, en caso de abordaje en el mar, el Estado cuya bandera arbole el buque es el competente para juzgar el delito; sin embargo, el Supremo Tribunal de Justicia Internacional, por decreto de 7 de septiembre de 1927, decidió, por una pequeña mayoría, que ningún principio de Derecho internacional se oponía a que la acción penal deducida de un abordaje fuese juzgada por Tribunales del país a que perteneciesen las víctimas, si las hubiese.

Causó esta decisión una gran emoción en los medios marítimos del mundo entero.

Las Asociaciones Internacionales de Oficiales de la Marina Mercante presentaron la cuestión a la Oficina Internacional del Trabajo.

En su *rapport* al Comité Marítimo Internacional en la Conferencia de Amberes (1930), Mr. Leopoldo D'Or expone que conviene reglamentar por medio de Convenio internacional la competencia para juzgar las responsabilidades penales en materia de abordaje.

Además, estando tan relacionadas las responsabilidades criminales y civiles en estos litigios, se hace preciso limitar las jurisdicciones competentes para juzgar ambas.

La Conferencia de Amberes (1930) encargó a la Oficina Permanente que consultase a las Asociaciones nacionales y estudiase esta cuestión, y, si fuera posible, preparase un proyecto de Convenio para someterlo a una conferencia próxima.

Para la ejecución de los acuerdos votados en Amberes, la Oficina Permanente del Comité Marítimo Internacional designó una Comisión especial encargada de elaborar dos proyectos de Convenio internacional, uno sobre la competencia civil, y el otro sobre la competencia criminal.

Mr. Leopoldo D'Or preparó dos anteproyectos que debían servir de base a la discusión.

La Comisión se reunió en Amberes en noviembre de 1932.

Después de varias sesiones, se adoptó en ellas, con algunas modificaciones de detalle, los anteproyectos de Mr. D'Or, y se encargó de preparar los proyectos definitivos para la nueva reunión del Comité, que tuvo lugar en Londres en mayo de 1933, cuyo texto, después de ser aprobado en dicha capital, fué sometido a la Conferencia del Comité Marítimo Internacional, que se reunió en Oslo en agosto del mismo año.

Aunque no se llegó a una conclusión definitiva, porque los delegados ingleses manifestaron que no se hallaban dispuestos a entrar de lleno en el asunto en tanto que los países que habían ratificado los Convenios de Bruselas de 1924 no los incorporasen a sus legislaciones, algo se consiguió, sin embargo, pues a los pocos meses los países escandinavos y Francia promulgaban leyes en ese sentido, y Alemania en el proyecto de su nuevo Código Marítimo recoge el espíritu de tales Convenios. Los Estados Unidos acaban de legislar también en ese sentido.

Según la orientación dominante en los criterios sostenidos por los interesados, se puede suponer que no transcurrirá mucho tiempo hasta que el Convenio internacional que ha de unificar estas cuestiones se convierta en realidad, y puede deducirse que tendrá como base considerar como Tribunales competentes para conocer de las responsabilidades pe-

nales que se deriven de los abordajes a los del Estado de la nacionalidad del capitán o tripulantes, o del pabellón que arbole el buque en el momento del accidente cuando éste ocurre en alta mar; y a los de un Estado contratante cuando el abordaje tenga lugar en sus aguas territoriales, pudiendo en este caso concurrir su jurisdicción con la del Estado del pabellón del buque o buques incurso en el accidente.

España no puede, mejor dicho, no debe quedar excluida el día en que se llegue a la firma de tal convenio, si no quiere seguir una política suicida; pero antes consideramos indispensable modificar no sólo los Tribunales que juzgan estas cuestiones, sino también los procedimientos, puesto que los vigentes no se ajustan a las exigencias de la vida marítima actual.

El primer paso para iniciar esta labor, pudiera ser la constitución, por armadores, abogados, aseguradores, comerciantes, etc., de la Asociación nacional de Derecho Marítimo, para que lo mismo que Inglaterra, Estados Unidos, Francia, Holanda, Alemania, Austria, Hungría, Dinamarca, Noruega, Bélgica, Japón, Grecia, Argentina y Portugal, tenga España su representación en el Comité Marítimo Internacional que, con sede en Amberes, tiene por misión estudiar los problemas susceptibles de unificación internacional, a fin de evitar en lo posible las funestas consecuencias que estos conflictos originan.

La Marina Mercante holandesa ante la crisis

POR W. H. DE MONCHI, PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE ARMADORES DE HOLANDA

La Marina Mercante holandesa, orgullo nacional y una de las más importantes fuentes de riqueza del país, nunca se ha visto precisada a luchar con tan grandes dificultades como el año último, y de momento se teme que éstas aumenten en un porvenir próximo.

Los resultados financieros de un corto número de Compañías navieras señalan una pequeña mejora en relación al año anterior, pero se ha conseguido introduciendo aún mayores economías a expensas del personal empleado, cuyo número ha habido necesidad de reducir y rebajar los sueldos de los que continúan en su puesto.

Todos los Gobiernos realizan esfuerzos para limitar las importaciones, especialmente de las primeras materias que no se producen en la nación, pero desean mantener en su mismo nivel las exportaciones de productos manufacturados, olvidándose de que tal procedimiento hace disminuir considerablemente la clientela extranjera. Desgraciadamente sólo un pequeño número de Gobiernos (incluyendo entre éstos al holandés) se han dado cuenta del peligro que encierra tal política, pero la influencia de ellos es demasiado pequeña para romper el círculo vicioso. Los países marítimos tratan de obtener cada uno para sí la mayor parte en el

tráfico mundial, lo cual da lugar al desarrollo de una viva lucha, en la cual Holanda se encuentra situada en condiciones desfavorables, debido a la diferencia entre el valor de su moneda y el de otras divisas monetarias que abandonaron el patrón oro. Por añadidura, varios Gobiernos extranjeros conceden subvenciones y ayudas a sus flotas nacionales, llevando en ciertos casos aparejadas un carácter franca o veladamente discriminatorio.

El tránsito en los puertos holandeses se ha visto seriamente afectado por los inconvenientes surgidos en Alemania para los despachos de mercancías, y, por otra parte, el propio Gobierno holandés se ha visto obligado por la fuerza de las circunstancias a limitar la importación de gran número de productos.

Debido a todo ello, la Marina Mercante holandesa se halla en una situación crítica y prácticamente está tocando el fin de sus reservas.

Aunque siempre hayamos sido opuestos a la práctica de los subsidios, nos vemos, sin embargo, forzados actualmente a solicitar del Gobierno una ayuda financiera para esta industria. Esta ayuda no se requiere para evitar irregularidades financieras, para el pago de intereses de préstamos, ni mucho menos para la distribución de un dividendo a los accionistas, pero se necesita urgentemente para evitar la desaparición de la bandera holandesa de los océanos. Las reservas propias de la industria han quedado exhaustas en la lucha desesperada que se está sosteniendo, la cual no puede prolongarse ya mucho, debido a las dificultades y desventajas a causa de la baratura de algunas monedas extranjeras.

El año pasado se realizaron algunos esfuerzos para llegar a una cooperación internacional: el acuerdo de los buques-tanques durante la primavera del año pasado ha dado buenos resultados, y aunque aún es prematuro predecir el resultado final de las gestiones de la Conferencia Marítima Internacional, se ha probado que un número considerable de países marítimos desean actuar juntos sobre una base internacional. Al acuerdo reciente en la escala mínima de fletes para el tráfico del Río de la Plata, iniciado por armadores ingleses de buques tramps, ha seguido uno similar con respecto al tráfico de granos de Montreal y de Australia, habiendo recomendado la Asociación a los armadores holandeses que prestasen su voluntario apoyo a tales convenios.

Ultimamente parece que el Gobierno holandés atiende con mayor interés las demandas de la industria marítima. No cabe duda de que se ha pres-

tado una ayuda muy valiosa durante los últimos años mediante la Compañía Benas, entidad semi-oficial de crédito, pero tal organización en su forma presente no podría hacer mucho para poder salvar la Marina Mercante holandesa bajo las actuales circunstancias, ya que se ha hecho imposible para los buques que arbolan esta bandera ganar lo suficiente para pagar los intereses de los préstamos y constituir los fondos necesarios para la amortización de aquéllos.

Un número considerable de buques holandeses han sido vendidos al Extranjero, habiéndose reducido la flota desde principios de 1931 en mayor proporción que en ningún otro país marítimo, y de continuar por algún tiempo sin que el Gobierno se decida a ayudar efectivamente a esta industria, los buques tramps holandeses habrán de desaparecer, y los buques de línea regular sufrirán un daño irreparable; pero si la nación apoya francamente a esta industria, que durante siglos ha estado íntimamente relacionada con la vida económica del país, podría sin la más ligera duda colocarse en buena situación y, en un futuro que no estaría muy lejano, contribuir otra vez sustancialmente a la prosperidad del país.

La disminución sufrida por la flota mercante, por desguace y venta de barcos al Extranjero desde 1931, supone 178 buques con 697.640 toneladas, mientras en ese período solamente se construyeron 30 unidades con 178.000 toneladas, de las cuales 13 sumando 83.311 toneladas pertenecían a buques tanques.

El tonelaje holandés en servicio actualmente es un poco mayor que en los comienzos del año último; suma 643 buques con 1.602.563 toneladas, excluyendo de estas cifras a los buques inscriptos en las Colonias.

Como no es posible introducir mayores economías en las empresas navieras de buques que arbolan bandera holandesa, para salvar de una ruina segura a nuestra flota comercial, no queda otra solución que la ayuda financiera del Estado, que los ponga en condiciones de poder luchar con los buques de otros países, con una base de razonable igualdad en cuanto a sus gastos de explotación.

Aunque el promedio de edad de la Marina holandesa puede compararse favorablemente con respecto al de otros países, se presenta un grave problema para poder acudir en los momentos actuales a la renovación necesaria. Algunas Compañías poseen un tonelaje moderno, pero otras, debido a que sus buques por su edad resultan antieconómicos, se ven precisadas a suspender los servicios, no

pudiendo encargar nuevas construcciones, por hallarse sus reservas exhaustas.

A principios del último año se presentó al Gobierno un proyecto detallado para acudir en ayuda de esta industria, y es de urgente necesidad que se proceda a darle vida, pues los armadores se ven obligados cada vez con más apremio a desprenderse de sus buques.

Los sueldos del personal en la Marina Mercante holandesa resultan por razón del cambio los más elevados del mundo. Reducido a guildes (florines), teniendo en cuenta la cotización de 1.º de febrero, el sueldo de un marinero en las distintas naciones es el siguiente: Holanda, 80 guildes; Inglaterra,

58,66 ídem; Estados Unidos, 77,16 ídem; Alemania, 61,14 ídem; Bélgica, 57,69 ídem; Francia, 57,07 ídem; Italia, 56,43 ídem; Suecia, 54,88 ídem; Noruega, 52,38 ídem; Dinamarca, 51,08 ídem; Estonia, 34,64 ídem; España, 27,30 ídem; Finlandia, 26,40 ídem, y el Japón, de 15,05 a 17,20 ídem.

Después de largas gestiones, el Gobierno ha acordado que continúen los anticipos de crédito temporal de salarios, de la segunda mitad del último año, pudiendo los armadores solicitar préstamos a un tipo razonable de interés, siempre que la cantidad que se pida no exceda del 21 por 100 de los sueldos devengados.

DESDE CANARIAS

La zafra de la corvina

POR JOSE ANTONIO RIAL

Con la línea de flotación a ras de las aguas quietas de la bahía, arriado el velamen y al costado las nasas, esta goleta de cien toneladas ha atracado al muelle aprovechando la arrancada que imprimiera a su casco la brisa vespertina, al soplar sobre las tersas lonas, que han ido descendiendo, hasta quedar arrolladas.

—¡Vira el cabo, vira, vira!—grita el patrón desde la proa.

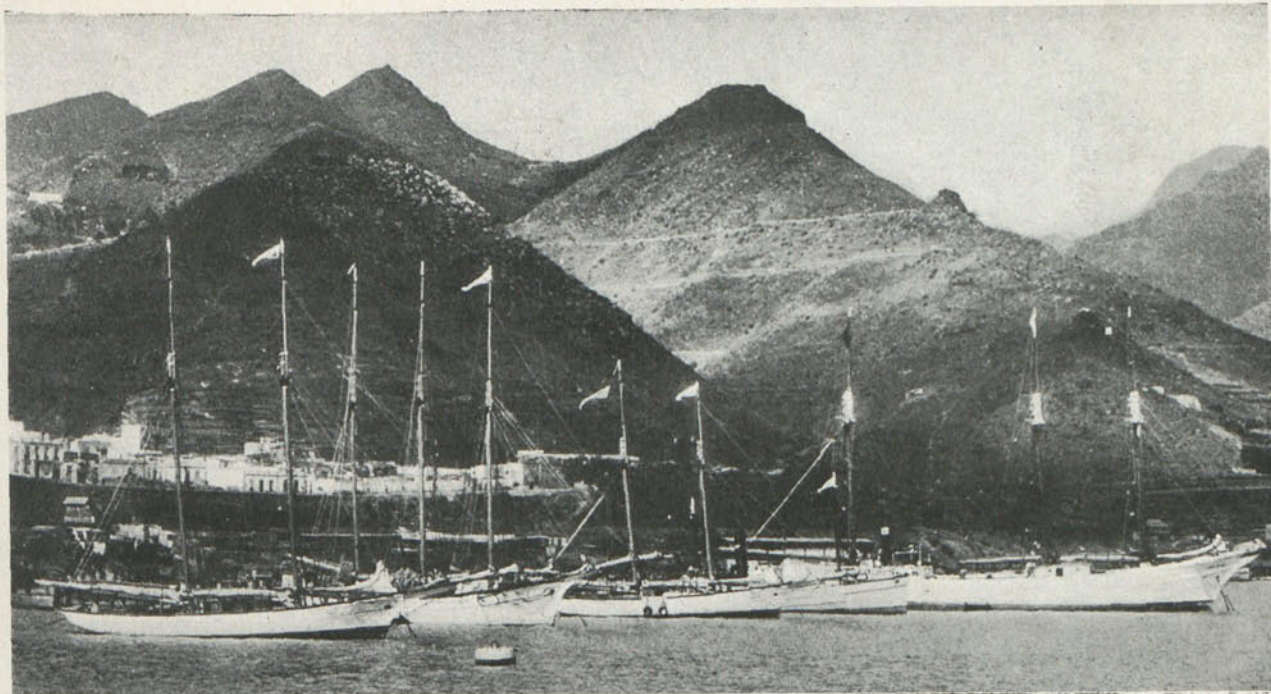
La ruda faena del atraque, realizada a brazos, es ya el último esfuerzo de los bravos pescadores, y el velero ha quedado quieto al fin, después de una expedición que ha durado dos largos meses, y que de haberse dado mal hubiera podido durar tres. Son los costeros, los "roncotes", los que han traído al puerto esta embarcación, que guarda en sus bodegas, como un tesoro robado al mar, la corvina y el cherne salados.

En enero limpió los fondos la "Joven Rosario", y cuando el blindaje de plancha de cobre brillaba al sol, dejó el varadero, oliendo a resina y a carpintería de ribera. Se cambiaron los cabos embreados, se zurcieron las velas, se repararon redes y nasas, y después de aprovisionar despensas, aljibes y paños, vino la orden de zarpar con destino a la Agüera.

La tripulación, compuesta de veinte hombres, estaba completa: quince marineros, tres grumetes, contramaestre y patrón; y a principio de febrero, cuando las barriadas pesqueras del Cabo y San Andrés se preparaban para celebrar el Carnaval, la "Joven Rosario" se hizo a la mar, con rumbo a Levante, marcando con su botalón un arco en el horizonte, por todo el cual se extendía la dorada arena de la costa del Sahara español.

De Santa Cruz de Tenerife a Gran Canaria, rodeando la isleta sin hacer escala; de aquí a Punta Jandía, cuyo faro rojo fué visto al tercer día, y de la arenosa península de Fuerteventura, avanzada del Sahara, a Cabo Juby, cuyo fuerte, al nivel del mar, surgió como una atalaya anunciando la costa baja, veintiocho horas después. Luego empezó la navegación pesada; la goleta costeó 600 millas, a una marcha de 7 nudos; y, por fin, después de muchos días de viaje, finalizando el mes, la "Joven Rosario" fondeó en la minúscula bahía de la Agüera, no lejos del fortín.

Al cruzar a todo trapo frente a la peligrosa barra de "Las Sargas", dejó atrás todo un islote flotante de jarcias y mástiles; la base naval de los pescadores costeros insulares y peninsulares. Embarcaciones de dos y tres palos; pequeñas balan-



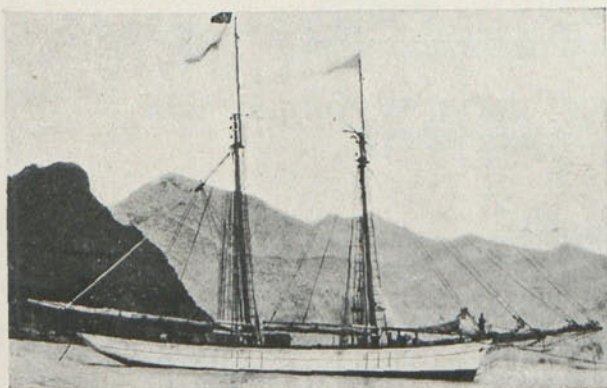
Una escuadrilla de pesqueros en Santa Cruz de Tenerife, dispuesta a hacerse a la mar.

dras de uno y negras chimeneas que rizaban la atmósfera amarillenta y estática con el humo negro que vaciaban a raudales...

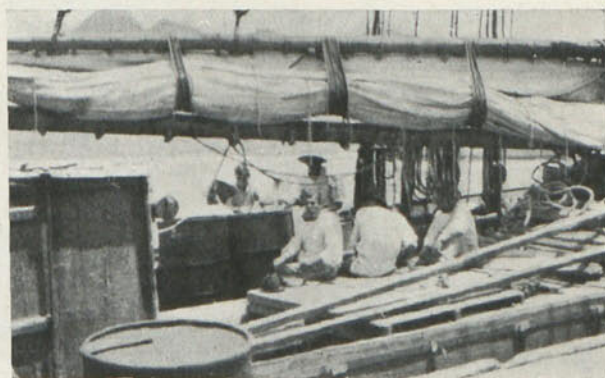
Boyas de corcho amillaraban el mar, indicando que la zafra de la corvina había comenzado. Las escuadrillas se mantenían al paio, abrigadas tras un cabo avanzado, formando un núcleo móvil, donde se entrecruzaban los aparejos, que eran como un complicado cordaje, donde la brisa lograba notas de un extraño sabor marinero. En estas escuadrillas se pescaba con liña; los marineros, vestidos de azul, tendían sus aparejos al costado, esperando la presa. Las parejas de vapor realizaban faenas de

arrastre lejos de la costa, y en las embarcaciones de aprovisionamiento funcionaban las cocinas sobre cubierta, preparando el caldo de pescado, las patatas cocidas y el gofio escaldado, llenando el aire con el baho y el humo de emanaciones de hogar, que el "roncote" sabe apreciar por cuanto para él significan novias y familia, tiempo y distancia.

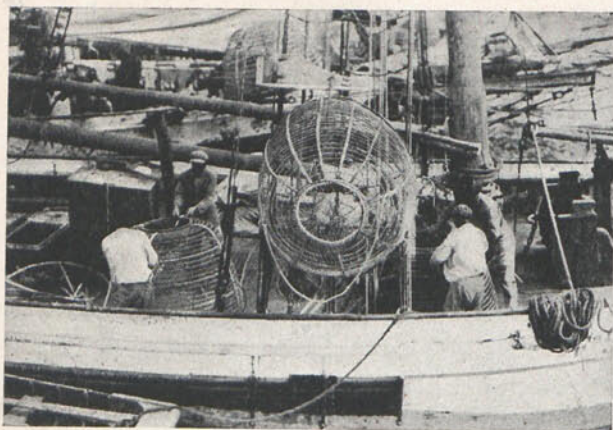
En las últimas trescientas millas halló la goleta toda clase de buques, solos, en parejas o en escuadrillas, de madera o de hierro, a motor o a vela; un centenar, quizás doscientos, millares de vidas al servicio de la pesca, a la busca y captura de la corvina, el cherne, la sama y los peces finos, que se



La goleta pesquera "Joven Rosario".



Almorzando bajo las lonas.



Reparando redes y nasas.

obtienen por arrastre y se transportan a Cádiz y Barcelona, conservados en hielo.

La "Joven Rosario", presentada su documentación en la Agüera, entró en faena. Persiguió la mancha de plata, la entretuvo con el engodo y extrajo sus nasas pletóricas de peces, que cayeron saltando sobre la cubierta y fueron abiertos a cuchilladas, salados después de vaciados, llenando las bodegas de un cargamento precioso.

De la Agüera a la Bahía de Port-Etienne—ya en la zona francesa—, donde hay más peces que agua; de aquí al Banco de Argüin, y a los cuarenta y cin-

co días de viaje, agotada la provisión de sal y llenas las bodegas, con un giro a la rueda del timón, inició el retorno.

* * *

La goleta ha recalado en este atardecer turbio, su marcha es lenta, las nasas cuelgan lánguidas de su cordaje; el color de su casco blanco se ha tornado gris y el olor a resina se ha transformado en una fuerte emanación a yodo y pesca. De entre los cuadernales vuelve a cubierta la corvina, forrada de salitre, que ya no es plateada. Después de lavada es secada al sol en los secaderos de la factoría de Pesquerías y Salazones de Tenerife, que prepara millón y medio de kilos de salpreso anualmente, y una vez convertida en "jamón de la costa", será exportada a Fernando Poo, Guinea y a otros puertos extranjeros, africanos y europeos.

En cuanto a los veinte hombres que forman la dotación de la "Joven Rosario", descansarán al amparo de sus chozas de San Andrés una quincena; beberán ron de caña, bailarán en las fiestas y se enrollarán de nuevo en otra expedición, pese a los rigores de esta vida brava de la costa, porque los que del mar viven, al mar se deben.

(Fotos Garriga.)

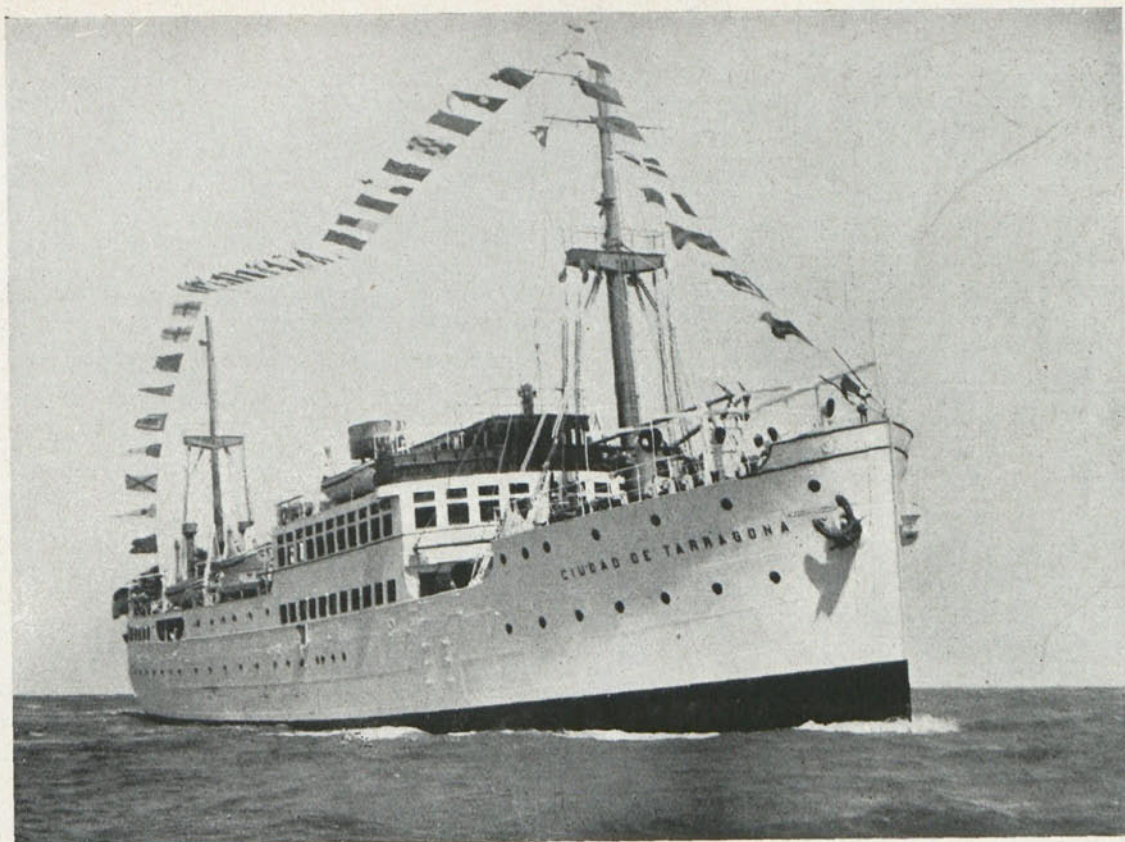
LA COLECCION DE LOS OCHO NUMEROS PUBLICADOS DE LA REVISTA

Navegación, Puertos. Industrias del Mar.

ENERO A AGOSTO, INCLUSIVE, DE 1934, SE HALLA DE VENTA EN ESTA
REDACCION AL PRECIO DE DOCE PESETAS

Se envía por correo certificado contra reembolso o remitiendo su importe
por giro postal a

Revista MAR - Paseo del Prado, núm. 12 - Madrid



Los modernos buques a motor "Ciudad de Ibiza" y "Ciudad de Tarragona"

Estos dos barcos, los más modernos que tiene España del tipo mixto de carga y pasaje, han sido construídos en los astilleros de Valencia de la Unión Naval de Levante, por encargo de la Compañía Trasmediterránea.

Su moderna instalación y los adelantos de que van provistos justifican una información sobre los mismos, aunque sea tan breve como la presente.

Pasamos a dar las características más importantes:

Eslora entre p. p.....	72 metros
Eslora total.....	75,90 —
Manga fuera de miembros.....	11,14 —
Puntal	6,90 —
Calado máximo en carga.....	4,20 —
Desplazamiento en carga.....	2.292 toneladas
Peso muerto.....	810 —
Potencia normal.....	2 × 750 E. H. P.

Potencia máxima.....	2 × 900 E. H. P.
Velocidad en pruebas.....	15,18 nudos
Volumen de bodegas (grano).....	1.702 m ³
Volumen de bodegas (carga general).	1.509 m ³
Agua dulce.....	187,5 toneladas
Combustible	64,2 —
Combustible de reserva en los tanques del doble fondo.....	46,4 —
Tonelaje de arqueó, bruto.....	2.034,05 tons.
Tonelaje de arqueó, neto.....	1.057,65 —

DESCRIPCIÓN GENERAL.

Son buques de dos hélices con popa de crucero, tres cubiertas corridas, castillo y ciudadela, dos paños y tres bodegas.

Para su construcción se han seguido las Reglas del Bureau Veritas, para poder obtener la más alta marca en dicha Sociedad clasificadora.

Tienen doble fondo corrido de proa a popa, desde el mamparo de colisión hasta la cuaderna 22, y están subdivididos por medio de vagras y varengas estancas en varios tanques, que enumerados de proa a popa son los siguientes: uno para lastre, de 28,5 metros cúbicos; dos de combustible de reserva, de 27,3 metros cúbicos cada uno; uno a babor y otro a estribor; dos de aceite lubricante de servicio, de 3,54 metros cúbicos cada uno; dos de lubricante de reserva, de 3,13 metros cúbicos cada uno; un dofferdam, de 8,5 metros cúbicos; dos de agua de lastre, de 37 metros cúbicos cada uno; dos de agua de lastre, de 29,3 metros cúbicos cada uno, y uno de agua de lastre, de 28,9 metros cúbicos.

Aparte de estos tanques, sobre el doble fondo, lleva el pique de popa, de 47 metros cúbicos de capacidad; un tanque de agua dulce de 18 metros cúbicos; otros dos de agua dulce, de 16,16 metros cúbicos cada uno; dos de combustible para motores, de 36,13 metros cúbicos cada uno; otro de agua dulce, de 133,70 metros cúbicos, y, por fin, el pique de proa, de 21 metros cúbicos.

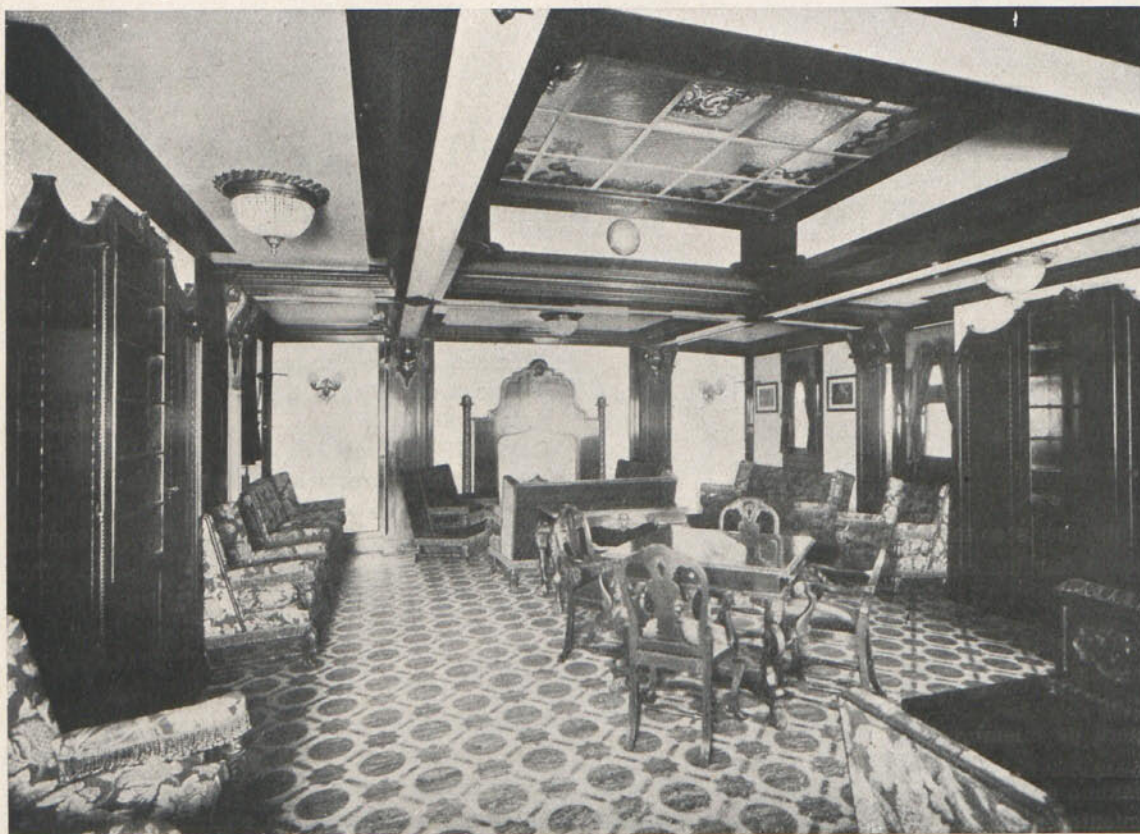
El casco está dividido longitudinalmente por me-

dio de 5 mamparos estancos transversales, situados en las cuadernas 5, 35, 61, 91 y 110.

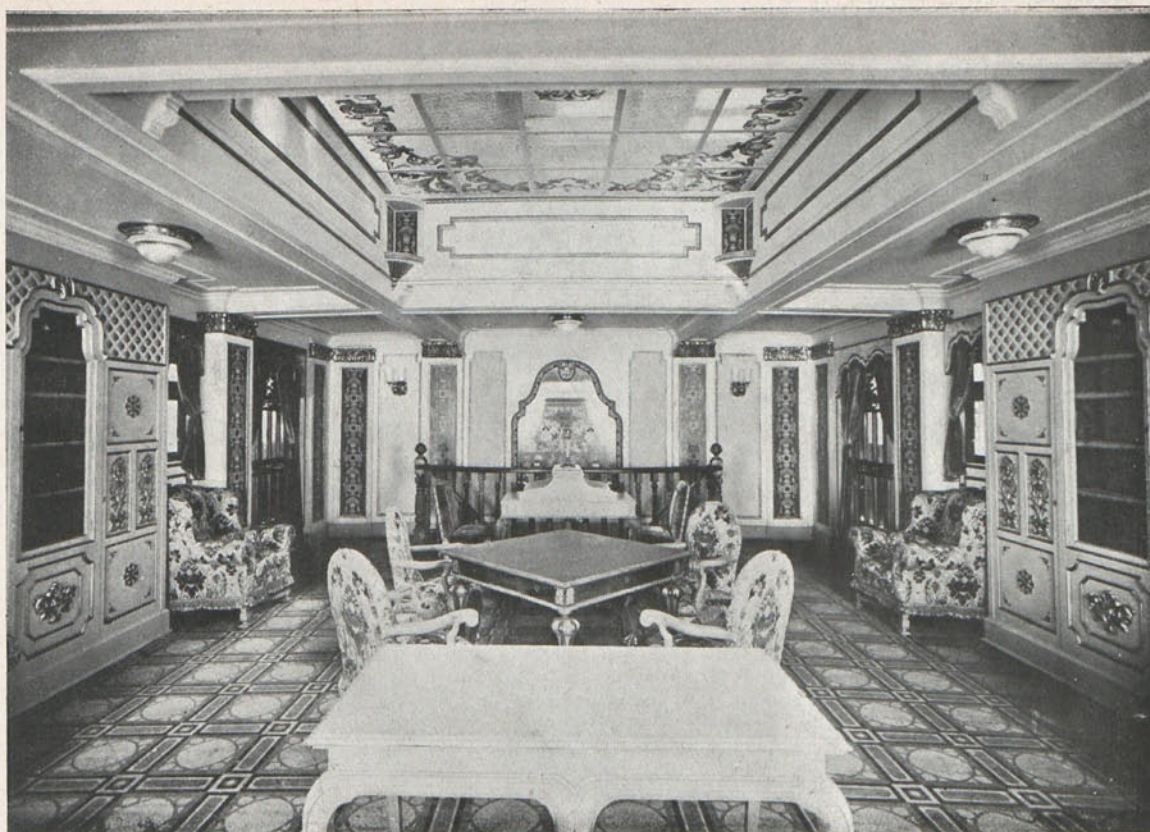
El transporte de la carga se efectúa en tres bodegas, situadas dos a proa y una a popa, servidas por plumas y chigres, éstos de 3 toneladas de fuerza, movidos eléctricamente como lo está toda la maquinaria auxiliar de estos buques. La maquinaria auxiliar de cubierta se completa con un molinete para levar anclas, dos chigres para botes y dos cabrestantes a popa para el manejo de estachas.

Cada buque lleva alojamientos para 37 pasajeros de primera, 40 de segunda y 28 de tercera, y 47 tripulantes; además está habilitado para poder llevar pasaje de tercera en cubierta, ya que las travesías a que se dedica son de corta duración.

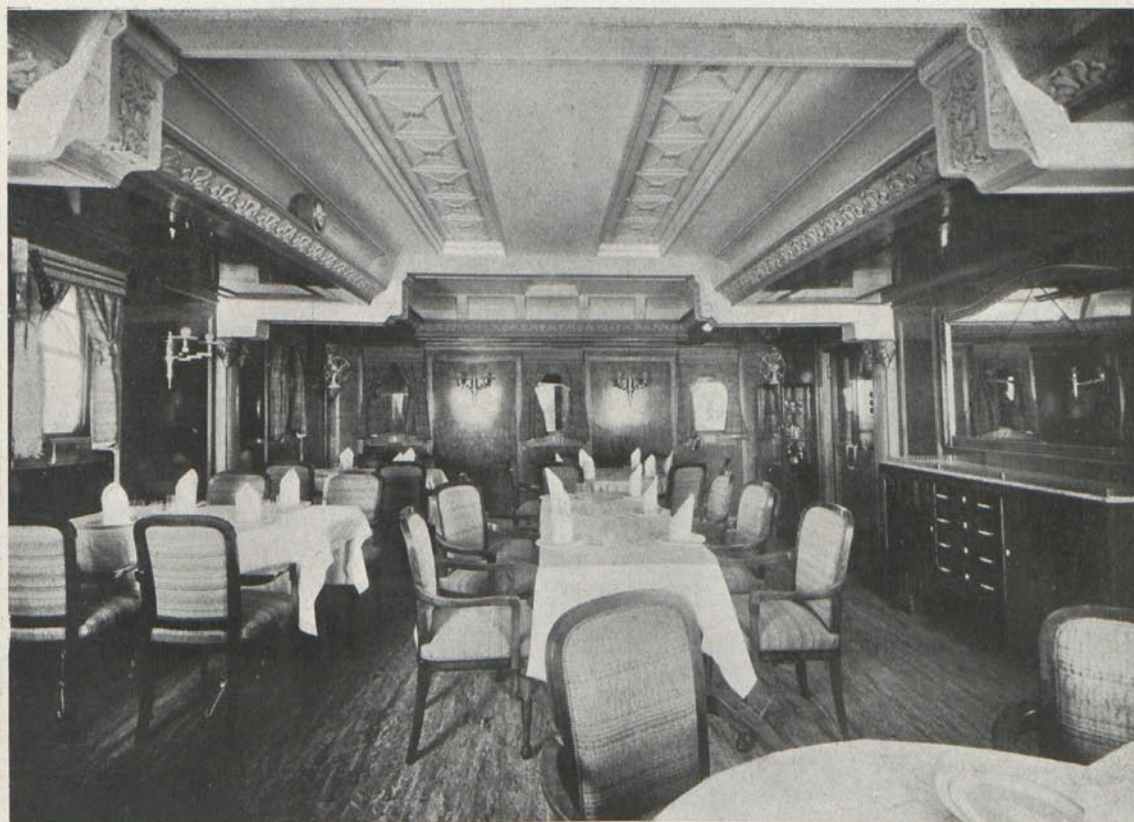
El pasaje de primera cuenta para su acomodo con cuatro camarotes de lujo individuales, situados en la cubierta principal; nueve de dos pasajeros, con cama y litera rebatible, y cinco de tres; estos 14 últimos situados en la cubierta segunda, hacia el centro del buque. Un amplio comedor y un lujoso fumador, así como el hall, completan la parte del buque destinada al pasaje de primera.



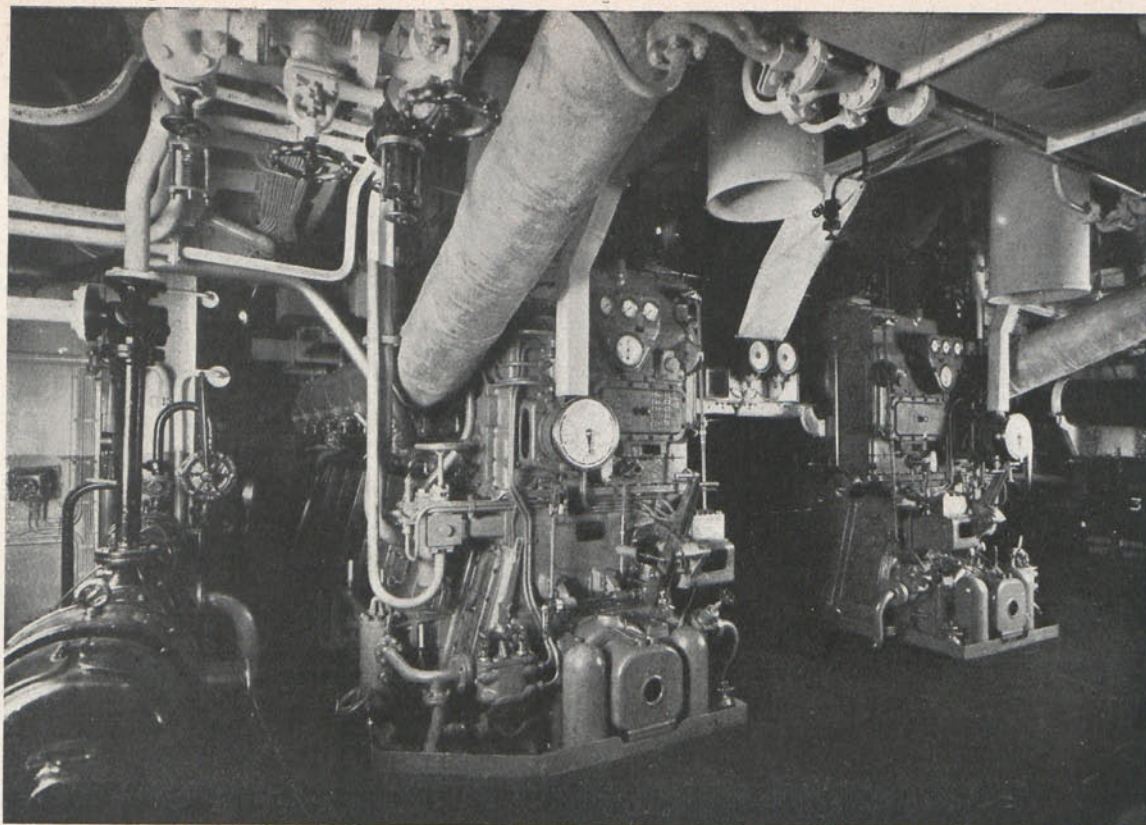
Salón de 1.ª clase del "Ciudad de Ibiza".



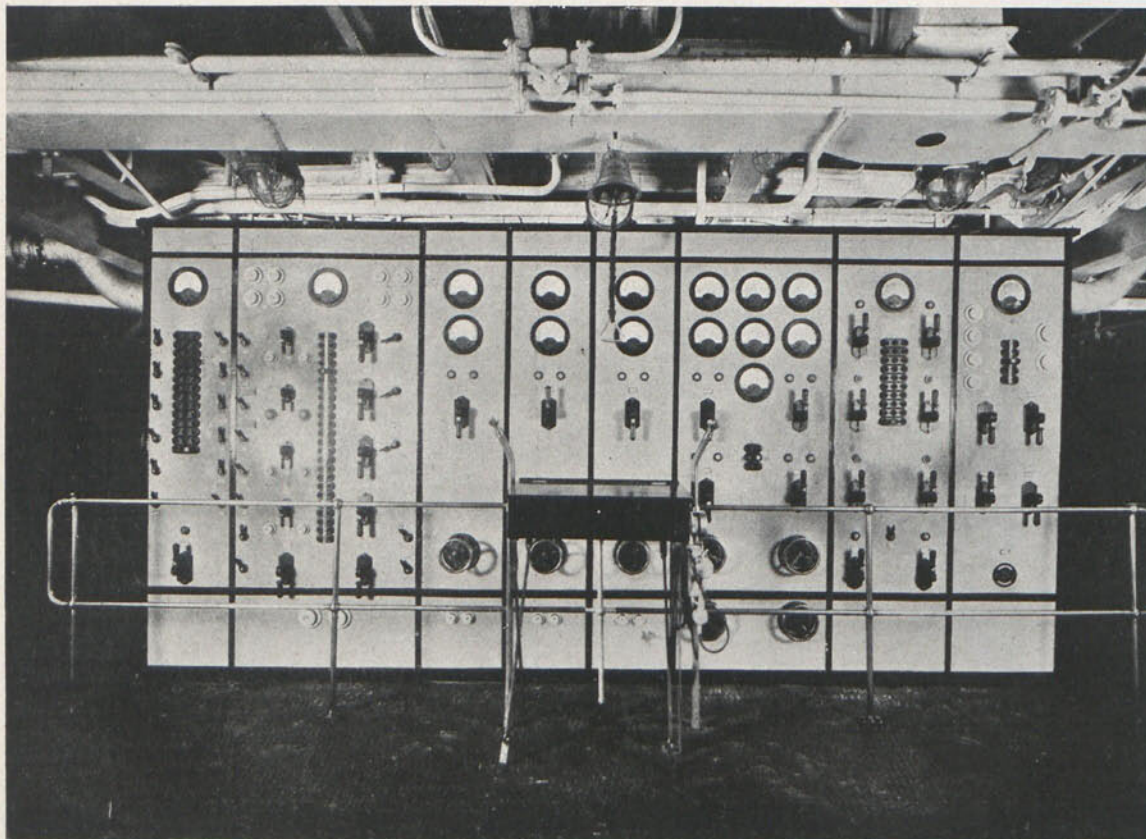
Salón de 1.ª clase del "Ciudad de Tarragona".



Comedor de 1.ª clase del "Ciudad de Tarragona".



Vista desde proa de la cámara de máquinas, mostrando los motores principales.



Cuadro eléctrico principal.

El pasaje de segunda está situado a popa del de primera, y está repartido en 10 camarotes de cuatro literas; tienen un hermoso comedor y un fumador, también esmeradamente decorados.

Los pasajeros de tercera en cámara están a popa y tienen dos camarotes con ocho literas y otros dos de seis, y para el pasaje de tercera de cubierta ha sido habilitado el entrepuente situado encima de la bodega de popa, que, con sus amplias ventanas, resulta un lugar espacioso, claro y ventilado. Dos grandes portalones, uno a cada banda, permiten embarcar y estibar en este lugar, si se desea, automóviles.

Los alojamientos de la tripulación están en consonancia con el resto de alojamientos que más arriba hemos enumerado, siendo dignos de mencionarse el camarote del capitán y el del primer maquinista, cada uno de los cuales, además del dormitorio, tienen un despacho y cuarto de baño independiente.

Como puede observarse por las fotografías que ilustran este artículo, toda la parte de alojamientos, como la de fumadores, comedores, etc., han sido decoradas con gran esmero, y no se ha descuidado ni escatimado ningún detalle para dotar al pasaje y tripulación del lujo y confort máximo.

MAQUINARIA PROPULSORA

La propulsión de cada uno de estos buques está confiada a dos motores Diesel de seis cilindros, cuatro tiempos, simple efecto, inyección directa, directamente reversibles de 750 E. H. P. de potencia normal cada uno, pero admitiendo una sobrecarga del 20 por 100. Las r. p. m. normales son 210.

Estos motores llevan directamente acoplados a ellos la bomba de aceite para su lubricación y la bomba de agua de refrigeración.

Los mandos del motor están enclavados con el telégrafo de máquinas, de tal forma que sólo se pueden hacer las maniobras ordenadas desde el puente, pues unos gatillos impiden arrancar p. e. el motor en marcha atrás cuando desde el puente se ha ordenado avante.

Sobre la misma bancada del motor, y haciendo cuerpo con él, va montada la chumacera de empuje, que es del tipo moderno Michel.

Estos motores, contruidos por la firma Fried Krupp han demostrado un perfecto funcionamiento, no sólo durante las pruebas, sino también en todo el tiempo que llevan de servicio.

El consumo de combustible observado durante las pruebas oficiales fué de 170 grs./H. P./hora.

MAQUINARIA AUXILIAR

Todas las máquinas auxiliares son movidas por electricidad, por lo que la planta eléctrica de estos buques es muy extensa.

La generación de corriente se efectúa por dos dinamos de 75 kw., movida cada una por un motor Diesel, tres cilindros, cuatro tiempos, simple efecto, inyección directa, reversibles de 113 E. H. P., a 428 r. p. m., también tipo Krupp. Estos motores, además de las dos dinamos, llevan acoplados, por intermedio de un embrague, un compresor capaz de dar 1,6 m³/minuto de aire a 65 kilogramos por centímetro cuadrado, para cargar cuatro botellas para el arranque de los motores.

Para servicios de puerto lleva otra dinamo de 42 kw., movida por un motor de dos tiempos, tres cilindros, inyección directa de 62 E. H. P., a 500 revoluciones por minuto, tipo Modag Krupp.

Existen una bomba de lastre de 120 metros cúbicos hora a 25 metros; otra de reserva de agua de circulación para los motores principales y auxiliares de 80 metros cúbicos hora a 20 metros; otra para el servicio de contra incendios y baldeo, de 25 toneladas hora a 50 metros; una bomba de sentina de 4,4 E. H. P., tres bombas para servicios sanitarios para agua caliente y para agua dulce, y otra de reserva de aceite lubricante.

El aprovisionamiento y transvase de combustible se efectúa por medio de dos bombas, la primera de 24 H. P., centrífuga, y la segunda de 3,2 H. P., de engranajes.

Un evaporador de 72 kw. para producir agua dulce, dos separadoras De Laval y dos convertidores para bajar el voltaje de 220 a 110, a que se alimenta la red de alumbrado, completan la modernísima instalación de estos buques.

El propulsor Voith-Schneider

El propulsor Voith-Schneider, descrito en este artículo, es el fruto de esfuerzos e investigaciones que han tenido por fin desarrollar un mecanismo capaz de reemplazar al mismo tiempo la hélice y el timón, cuyo conjunto parecía constituir, hasta la fecha, la solución definitiva del problema de la propulsión y dirección de los buques.

Los defectos fundamentales de estos órganos pueden resumirse como sigue:

El rendimiento por hélice deja mucho que desear,

El propulsor Voith-Schneider representa la solución al problema de mejorar la movilidad de los buques, no solamente sin pérdida, sino aun con un aumento de la eficacia de la propulsión.

Este propulsor, cuyo eje es vertical (figuras 1.^a 2.^a y 3.^a), va montado en la popa. Se compone esencialmente de un motor provisto de un cierto número de palas verticales, fijadas por su extremidad superior, cuyos ejes son paralelos al árbol del rotor y cuyo perfil es análogo al de las alas de un avión.

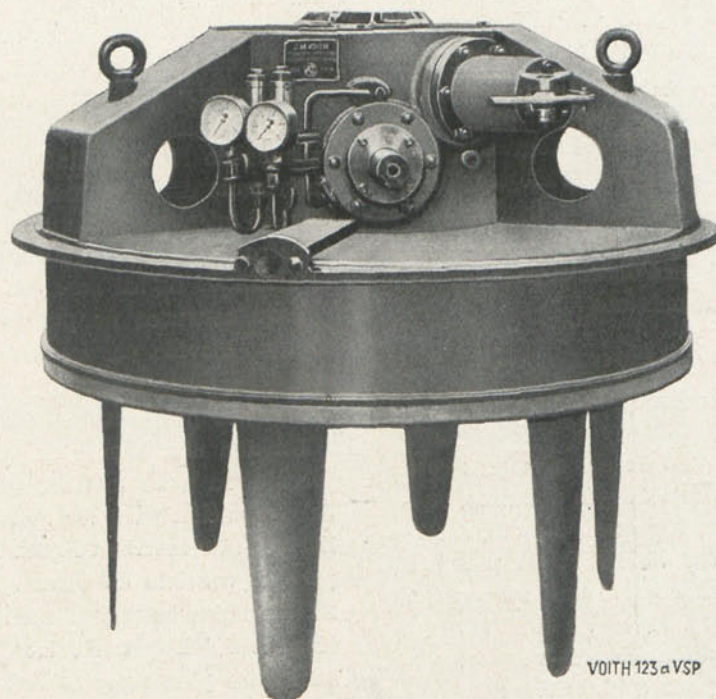


Figura 1.^a

Conjunto de un propulsor Voith-Schneider.

ya que solamente las partes medias de las palas trabajan eficazmente, mientras que el núcleo y las partes vecinas, así como los extremos, son poco activos.

Dentro de espacios reducidos que no permiten dar a los buques mas que velocidades débiles, el timón casi no puede producir ningún efecto. Aun a plena marcha, la fuerza directriz no es más que una fracción del empuje propulsor. Numerosos accidentes han demostrado, desgraciadamente, la imposibilidad de modificar la marcha de un buque con la rapidez que exige una situación peligrosa.

La parte inferior del rotor se encuentra en el mismo plano de las partes del casco en la popa del buque, y, aparte de las palas, no existe ninguna otra pieza sumergida. Las palas del propulsor giran alrededor del eje principal y ejecutan simultáneamente, alrededor de sus propios ejes, movimientos de oscilación con relación al rotor. Todas las partes móviles se construyen con material de alta calidad y van provistas de un sistema de lubricación a presión.

Siendo solamente las palas o álabes las partes sumergidas, y no necesitándose timón y disposicio-

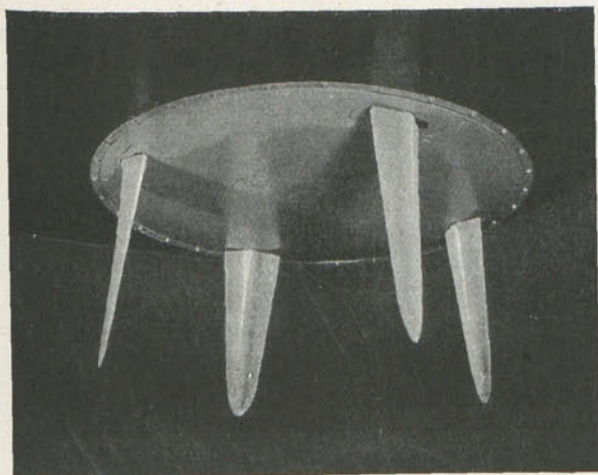


Figura 2.ª

La parte activa del propulsor Voith-Schneider.

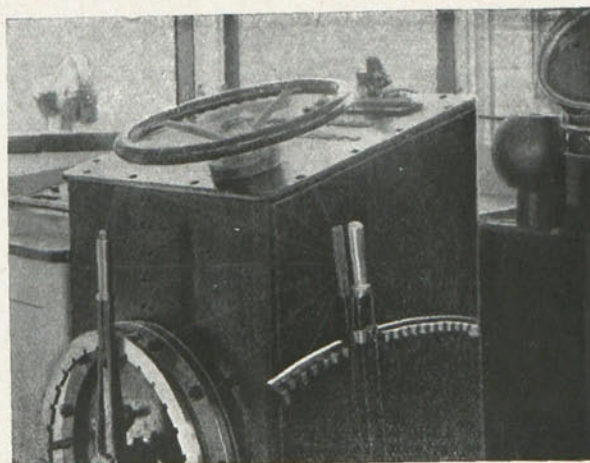


Figura 4.ª

Disposición de los órganos de gobierno en la cabina de mando.

nes accesorias, las líneas del casco pueden ser construidas buscando la mínima resistencia al desplazamiento.

La ley que siguen las palas durante sus oscilaciones con relación al rotor es tal, que cada álabe está en cada instante orientado en el sentido de la

metro de la zona de álabes y de una profundidad igual a la longitud de las palas.

Esta ley puede ser formulada como sigue (véase la figura 5.ª): Las normales trazadas sobre las superficies de todas las palas por sus centros deben encontrarse en un punto de intersección común.

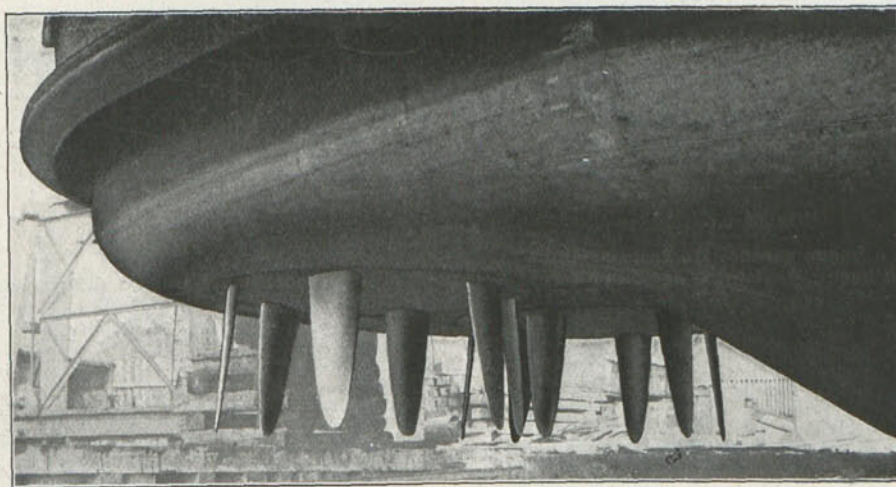


Figura 3.ª

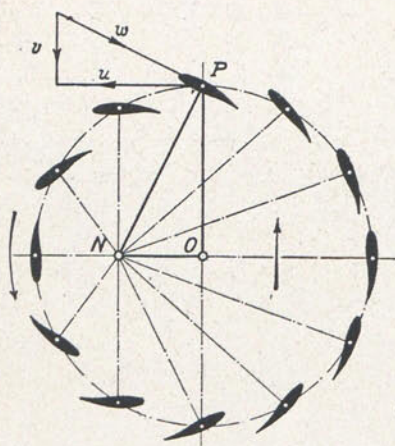
Popa del remolcador "Uhu", provisto de dos propulsores Voith-Schneider.

dirección relativa del agua, produciendo siempre, con un mínimo de pérdidas, un empuje en el sentido deseado.

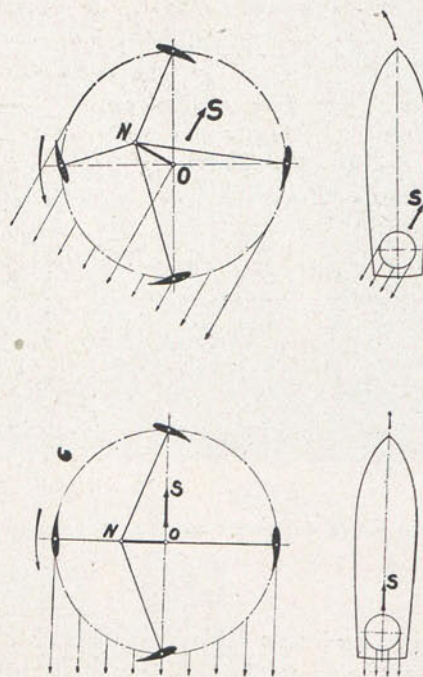
Se obtiene de esta manera una estela libre de toda rotación, de un ancho correspondiente al diá-

Este punto, *N*, se define como centro de dirección y se encuentra para marcha avante ligeramente desplazado del centro del propulsor.

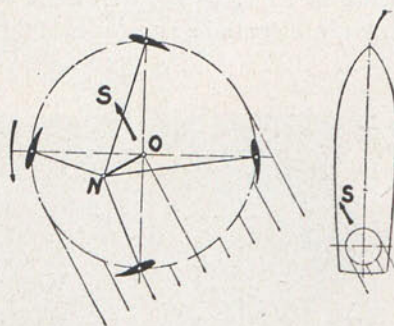
El propulsor Voith-Schneider, accionado por un motor apropiado, produce, pues, un empuje con una

Figura 5.^a

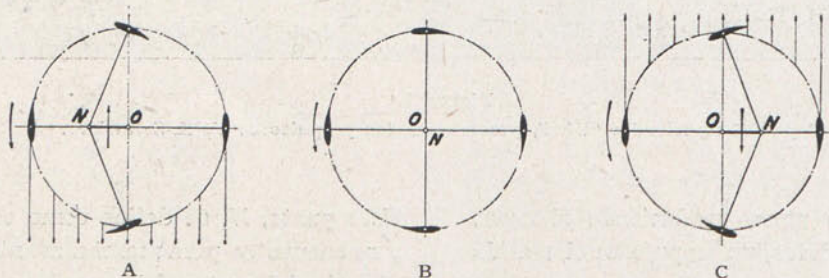
Principio del movimiento de las palas.

Figura 6.^a

A: Virada a buque parado; B: Translación lateral de un buque provisto de dos propulsores.

Figura 7.^a

Esquema del trabajo del propulsor.

Figura 8.^a

Influencia de los desplazamientos del punto director, respecto del centro del propulsor en los movimientos del buque.



Figura 9.ª
El "Kempten", visto de popa.

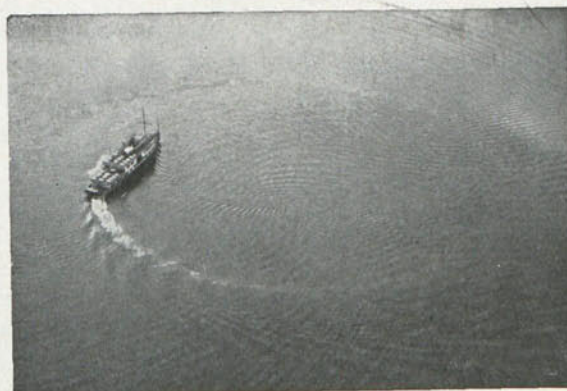


Figura 12
Círculo descrito a plena marcha.



Figura 10
Una maniobra del "Russendamm".

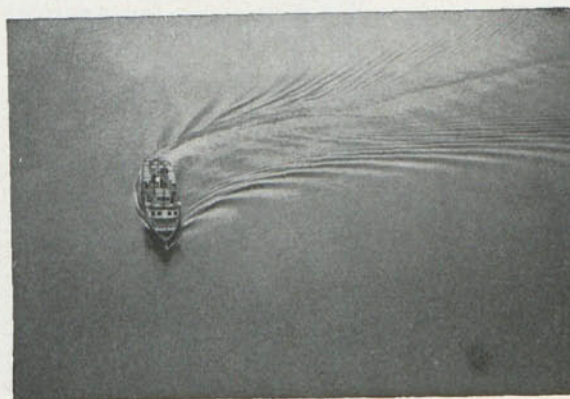


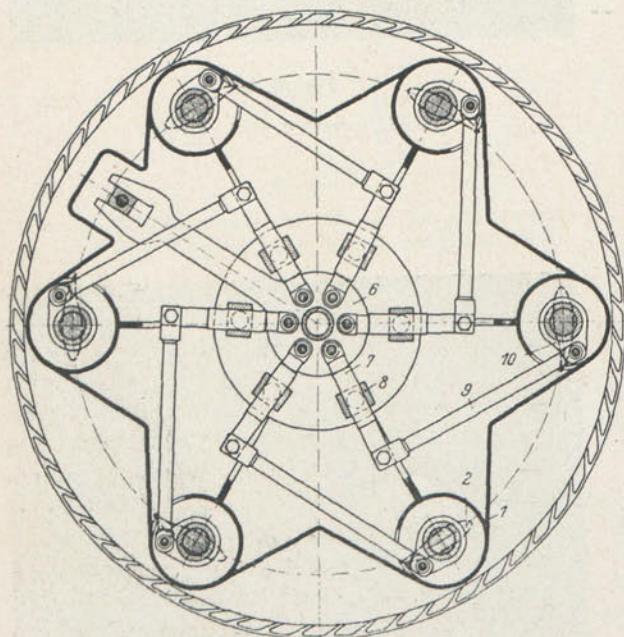
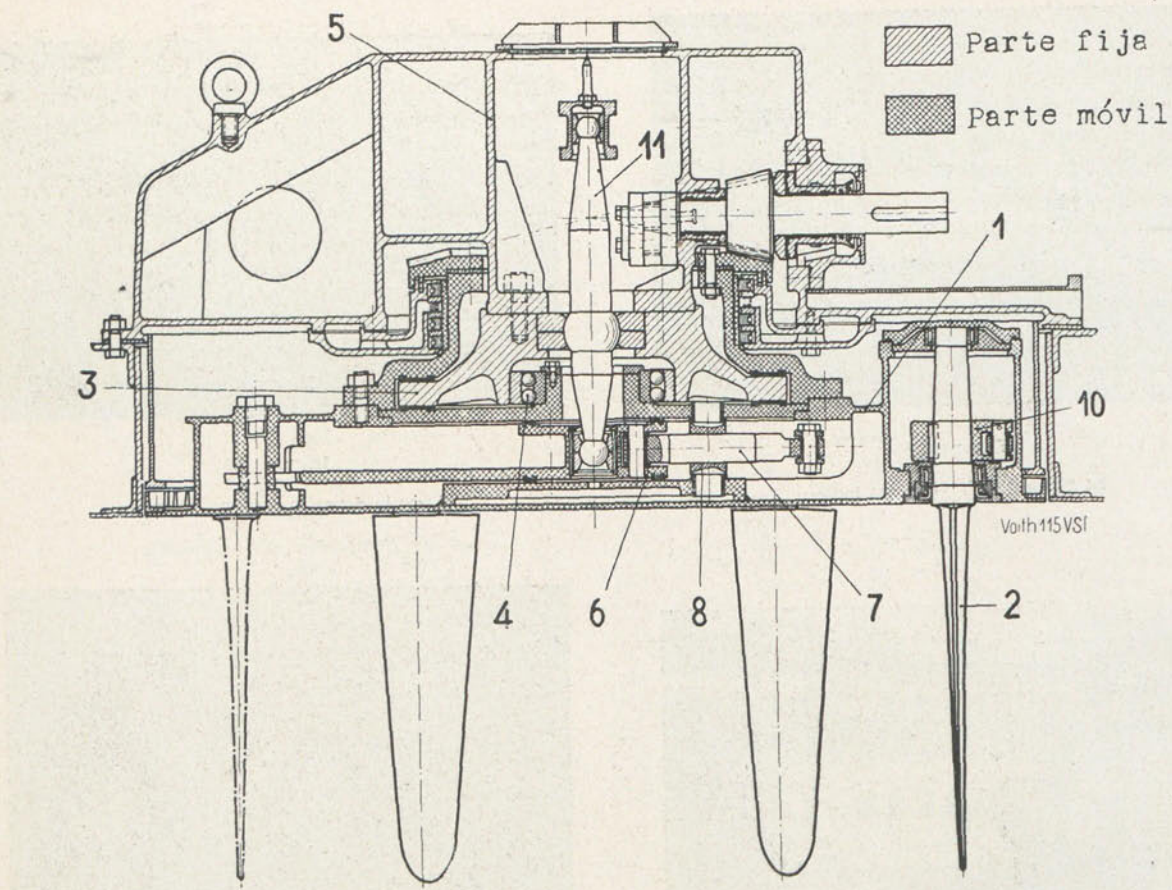
Figura 13
Virada brusca a toda marcha.



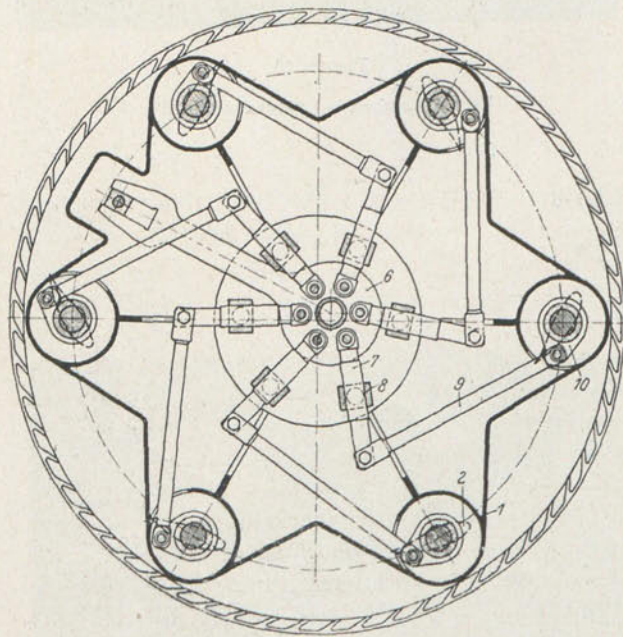
Figura 11
Detalle de una virada.



Figura 14
Virada en redondo.



Situación a buque parado.



Situación a plena marcha avante.

Figura 15

Disposición de los mecanismos del propulsor Voith-Schneider.

dirección normal a la excentricidad del punto de dirección. La amplitud de las oscilaciones de las palas depende de la excentricidad O N, que representa el avance realizado para una vuelta completa del propulsor y corresponde, por tanto, al paso de una hélice ordinaria. Se conoce igualmente con el nombre de "paso del propulsor".

Un desplazamiento angular del punto director N

con una gran elasticidad a cada golpe del volante de la dirección, todas las maniobras en puerto, aun las más difíciles, pueden ser ejecutadas por sus propios medios, sin ninguna ayuda y con una precisión absoluta.

Variando el paso O N se varía la intensidad del empuje, y, por consecuencia, la velocidad. Si el punto director N coincide con el centro O (fig. 8.^a, B),

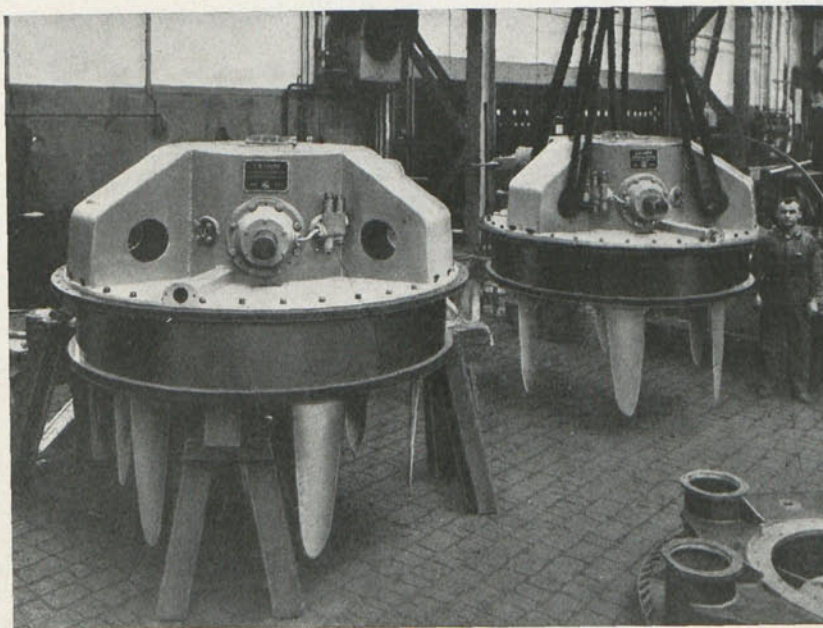


Figura 16

Dos propulsores Voith-Schneider en el taller.

alrededor del centro O, provoca, pues, un, desplazamiento angular correspondiente en la dirección, según la cual se ejerce el empuje, lo cual permite dirigir el buque (fig. 7.^a). La fuerza disponible, siendo siempre igual al empuje integral del propulsor, es mucho mayor, por tanto, que la fuerza producida por un timón ordinario; y, en efecto, los buques provistos con el propulsor Voith-Schneider reaccionan con una sensibilidad extraordinaria al menor movimiento del volante de dirección.

Mientras un timón ordinario no actúa más que a partir de una cierta velocidad del buque, el propulsor Voith-Schneider puede dirigirle y aun hacerle virar estando parado (fig. 6.^a, A). Con doble propulsor es posible obtener un movimiento estrictamente lateral, que no puede ser realizado por ningún otro procedimiento (fig. 6.^a, B). Puesto que el buque, aun a velocidades muy reducidas, responde

los álabes tomarán una posición tangencial, y al no oscilar, el buque quedará parado, aunque el motor y el propulsor continúen girando. Al desplazar N hacia el lado opuesto de O (fig. 8.^a, C), la dirección del empuje pasará a tener signo contrario y el buque retrocederá.

Como el motor y el propulsor pueden girar siempre en el mismo sentido y a velocidad constante, este sistema permite el paso muy rápido de marcha adelante a marcha atrás, con la considerable simplificación que representa el poder emplear una maquinaria irreversible que no tenga que tomar parte en las maniobras. La figura 15 permite ver el detalle de la disposición de los mecanismos del propulsor.

Una palanca instalada en la cabina de mando (fig. 4.^a) permite la regulación de la velocidad y la inversión de la marcha, accionándose la dirección

por medio de un volante para mover a mano. Si el buque está provisto de dos propulsores, una segunda palanca gobierna los movimientos transversales. Todos estos mecanismos están enlazados directamente con los propulsores y las maniobras se hacen desde el puente, sin la ayuda del personal de máquinas.

El propulsor desplaza el agua sin formar remoli-

probada de modo concluyente con la experiencia de muchos buques. Esta economía es mucho mayor para los casos en que las hélices trabajan con un empuje específico muy grande, como, por ejemplo, con remolcadores de calado limitado, muy superior, por tanto a los casos de cascos finos y rápidos, que proporcionan a las hélices condiciones de trabajo más favorables.

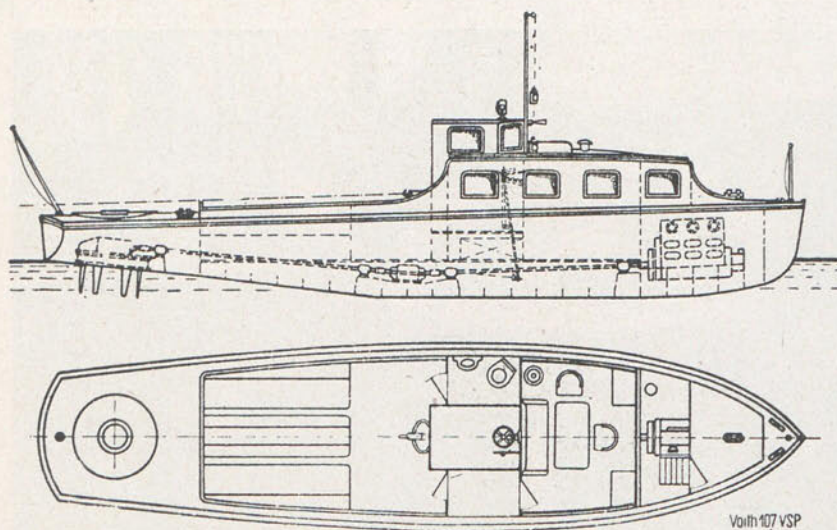


Figura 17

Esquema del conjunto de la maquinaria propulsora Voith-Schneider a bordo de un yate a motor.

nos, de lo que resulta un rendimiento elevado que depende de la carga, de la velocidad y del paso, llegando a alcanzar valores hasta de 80 por 100. Como consecuencia de la variabilidad del paso, se puede marchar con el mejor rendimiento posible, bajo cualquier condición del servicio, lo cual es particularmente ventajoso para los remolcadores, cuya carga puede variar entre límites muy grandes. El rendimiento elevado del propulsor y la resistencia reducida del casco desprovisto de todo resalto, se traduce en una economía de fuerza motriz, ya com-

La estela rectangular se adapta muy bien al contorno del casco, pudiéndose prever para los buques de débil calado una superficie activa muy amplia

Las figuras 10 a 14 dan una excelente idea de la eficacia de un cambio de dirección obtenido por un ligero desplazamiento angular del empuje de los propulsores. Representan las tres últimas maniobras del buque *Augsburg*, de 400 pasajeros, sobre el lago de Constanza, visto desde un dirigible. Merece señalarse, sobre todo, la facilidad con que, aun a plena velocidad, se ejecuta un viraje muy brusco.

MERCEDES-BENZ

OLOZAGA, 12 - MADRID

Motores marinos.

Coches de turismo y toda clase de industriales.

Tractores.

Material de incendios.

Proyecto de protección a la Marina mercante francesa ⁽¹⁾

II. REORGANIZACION DE LA MARINA MERCANTE.

Nuestro colega M. Guernier, entonces ministro de Obras públicas y de la Marina mercante, había asumido ante el Senado, con ocasión de la votación del presupuesto de 1932, y para responder a una necesidad de reforma que él consideraba importante, el compromiso de traer sin demora un estatuto de la Marina mercante. El Gobierno, del que formaba parte M. Guernier, cayó algunas semanas después, por lo cual no tomó consistencia el mencionado estatuto. No existe aún, por más que el Parlamento haya recordado la promesa.

Sólo merced a un estatuto bien comprendido podrá salvarse la Marina mercante. Y en contra de la opinión generalmente admitida, dicho estatuto no presupone necesariamente una cuestión de orden presupuestario ni implica concesión de nuevos concursos financieros.

Como hizo notar M. Tasso, con ocasión de la discusión del presupuesto: "No basta con subvencionar a las Compañías de navegación; es preciso darles también fletes que transportar". No es esto todo; es preciso prever una distribución más racional de los créditos inscritos en el presupuesto de la Marina mercante, una noción más exacta de las líneas imperiales y las líneas privadas, e instaurar al mismo tiempo, entre las Compañías de navegación, una disciplina que se ajuste mejor a los intereses generales del pabellón. El problema de la Marina mercante, tal como se presenta en la época actual, es más bien un problema de organización que un problema de orden financiero.

En vista de lo que vamos a exponer, tiene derecho la opinión pública a preguntarse si los sacrificios consentidos por el país y que el Parlamento vota todos los años rinden los resultados que hay derecho a descontar.

La extensión de dichos sacrificios no se mide sólo por los créditos votados para asegurar los servicios onerosos de las Compañías de navegación que detentan un contrato con el Estado. Helos aquí en su conjunto:

El presupuesto de la Marina mercante, presentado por el Gobierno, se eleva a 758.811.111 francos (documento azul núm. 3.825).

El proyecto comprende:

	Francos
Capítulo 25.—Subvenciones a los diversos organismos profesionales marítimos.....	281.980
Capítulo 29.—Estímulos a las industrias de pesca marítima.....	7.499.900
Capítulo 30.—Subvenciones a las entida-	

des de mutualidad interesadas con la pesca	310.000
Capítulo 32.—Asignación de intereses sobre el Crédito marítimo.....	21.500.000
Capítulo 33.—Auxilios al armamento libre.	90.000.000
Capítulo 35.—Explotación de los servicios de Córcega.....	13.160.000
Capítulo 36.—Explotación de los servicios al Extremo Oriente.....	202.500.000
Capítulo 37.—Compañía General Transatlántica	150.000.000
Capítulo 38.—Compañía Sud-Atlantic.....	40.000.000
Capítulo 39.—Subvención a la Caja de Inválidos	200.000.000
Total.....	725.241.880

No abrigamos la idea de criticar el fundamento de todas estas subvenciones. Lo cierto es que dichas subvenciones y estímulos de todas clases representan una suma de 725.241.880 francos en un presupuesto que se eleva a 758.811.111 francos. Deduciendo las subvenciones, sólo queda una suma de 33.569.231 francos.

La cifra de 725.241.880 francos no representa aún la realidad exacta de las cosas. Tanto es así, que sólo se prevé una suma de 90.000.000 de francos a título de auxilio al armamento libre cuando resulta indudable por las disposiciones de la ley que dicho auxilio representa 140.000.000, es decir, 50 millones más.

La explotación de los servicios al Extremo Oriente ha acusado un déficit de 252 millones en el curso del ejercicio 1934, mientras que sólo se prevén 202 millones para el ejercicio de 1935. Estamos convencidos que existe en ello una estimación a menos de 40 millones aproximadamente.

Finalmente, el Gobierno va a pedirnos por lo menos 40 millones para la explotación del "Normandie".

De estos tres últimos puntos resulta un gasto suplementario de 130 millones.

El esfuerzo financiero del país en favor de la marina mercante en forma de subvenciones se elevará, pues, en realidad, en 1935, a un mínimo de:

$$725.241.880 + 130.000.000 = (\text{en cifras redondas}) \\ 855.200.000 \text{ francos.}$$

A dicho precio, que se compara ventajosamente a los esfuerzos de algunos de nuestros vecinos, debe ser posible a nuestro pabellón hacer honor a Francia a condición de una juiciosa repartición de los esfuerzos y de una racional organización de las líneas.

Dicha organización es función del principio de discernir entre las líneas imperiales y las líneas que dependen de la iniciativa privada, principio que el juego de los convenios marítimos celebrados desde 1920 ha

(1) Véase nuestro número de abril, página 26, en que aparece la primera parte de este proyecto.

falsado completamente. No hay que disimular que esto presupone el problema de revisión de dichos convenios. Esta revisión es inaplazable. Se persigue además en todos los órdenes. Ningún estatuto de la marina mercante será viable sin dicha revisión y sin la distinción necesaria entre lo que corresponde al Estado y lo que corresponde a la iniciativa privada. La confusión de estos dos conceptos constituye el carácter esencial de nuestra marina mercante; ello la conducirá indudablemente a la ruina o a la institución de una vasta flota del Estado que extenderá su empresa a todas las explotaciones marítimas.

No se establece la cuestión de si tendremos o no una flota del Estado. Ella se resuelve de hecho sino de derecho. En efecto, la explotación actual de las líneas del Extremo Oriente, Atlántico Norte, Antillas, América del Sur, se sigue bajo la forma de una verdadera flota del Estado, puesto que éste asume a la vez la garantía del interés de los préstamos necesarios a dicha explotación, como también el cargo de las pérdidas de la misma. ¿Por qué no llamar a las cosas por su nombre? Pero es necesario limitar su extensión a la que debe ser; es decir, a líneas que, por razones especiales, no pueden realizar beneficios comerciales y que deben mantenerse sin embargo por razones de prestigio y propaganda.

El pabellón es un instrumento admirable para la propaganda; pero no es necesario exagerar esto y bajo el color de propaganda pagar servicios que en realidad sólo son servicios privados que deben afianzarse por iniciativa privada o desaparecer.

Si no tenemos en cuenta esto, veremos alzarse severas críticas deducidas de la comparación entre las sumas destinadas a la propaganda en el extranjero cuando se ejerce ésta por medio del pabellón, y las sumas asignadas a la misma cuando se ejerce de otro modo. Véase a este respecto el informe de nuestro colega Ernest Pezet, quien cita la suma de sólo 8 millones destinada a propaganda en el presupuesto del Ministerio de Asuntos Extranjeros.

Es menester no olvidar que la flota no contractual representa casi el 80 por 100 de nuestro tonelaje, que frecuente también el extranjero y que el estado de vetustez de dichos buques, si se agravara, constituiría en el extranjero una singular propaganda en contra. El extranjero, atento a lo que pasa entre nosotros, no tardaría en observar que la flota contractual, si ostenta orgullosa el pabellón, exige sacrificios considerables por parte del Estado. Quedaría mucho más afectado por la impresión que se desprende de una flota libre bien equipada y que se sabe es sostenida por sus propios recursos.

Es preciso, pues, ante todo, establecer la lista de las líneas imperiales cuya carga y dirección debe ser asumida enteramente por el Estado, y establecer un medio distinto de protección para las líneas libres. Esto exige dos estatutos: el de la flota imperial o flota del Estado, y el de la flota libre.

A) FLOTA IMPERIAL.

a) Será preciso limitar a la flota imperial y solamente a ella, después de haber trazado bien los límites, el principio de subvenciones contractuales; luego, calcular dichas subvenciones en función de los buques estrictamente indispensables a la misión de dicha flota.

b) Esta flota, que no tiene por objeto principal la realización de beneficios, sino la ejecución de un verdadero servicio público, parece innecesario explotarla por administración, como ocurre actualmente.

El Estado deberá, como en tiempo de guerra, tomar por sí mismo la dirección de dicha organización. No quiere esto decir que se deba por ello abandonar el inspirarse en principios de orden comercial y en la experiencia adquirida en la materia por los demás. El servicio de la flota imperial debería comprender un organismo esencial que M. Buisson había desde luego puesto a su lado en 1918; un Comité directivo compuesto de armadores, constructores y técnicos llamados a asesorar al ministro. En dicho consejo figurarían igualmente representantes del Ministerio de Asuntos Extranjeros, de los Ministerios de Colonias y de Comercio.

Centralizada así la flota imperial en una dirección única, presentaría ventajas considerables sobre la explotación actual de líneas contractuales.

Actualmente, cada Compañía de navegación contractual navega por separado, sin ligazón de hecho o de derecho con su vecina. Cada Compañía pide sus buques, materiales, etc., sin preocuparse si otra Compañía contractual tiene y puede cederle lo que necesita.

Con los pedidos de combustible ocurre aún algo peor. En vez de unir los pedidos de carbón, mazout, aceite, pinturas, etc., cada Compañía contractual compra por su cuenta individual. Nadie ignora que respecto al carbón, por ejemplo, quien hace los pedidos en grandes cantidades obtiene precios mucho más ventajosos que el pequeño cliente. La centralización de las compras de la flota imperial permitiría realizar, por tal hecho, economías que se cifrarían en varias decenas de millones y serían aún más importantes si los pedidos de la flota imperial se unieran a los de la Marina militar.

Una corrección de otro orden aportaría economías aún mayores. Actualmente, las compras efectuadas por las Compañías contractuales son controladas por una Comisión de compras y por el Comisario del Gobierno, destacado en el domicilio de la razón social. Las Comisiones y los Comisarios se sienten satisfechos cuando obtienen especificaciones precisas y precios inferiores a lo que paga el armamento libre.

Esta satisfacción es puramente ilusoria para las finanzas del Estado. No existe control alguno de compras, o mejor dicho, de recepción de las provisiones entregadas en ejecución de las órdenes de compra; sucede por lo tanto que el Tesoro no tiene garantía alguna acerca de las calidades y cantidades entregadas.

No se hace un buen negocio cuando se compra carbón con un 10 por 100 de bonificación si el proveedor entre-

ga sólo 700 kilogramos de carbón por tonelada o si entrega polvo en vez del carbón semigrueso especificado en la orden de compra. Igual observación puede hacerse con respecto a las pinturas, cuyas calidades varían hasta el infinito según los precios. La Marina militar ha organizado en sus Arsenales y en los puertos militares un control ideal de entregas en cantidad y calidad. No se embarca provisión alguna si no responde exactamente a las especificaciones de la orden de compra.

La centralización en una sola mano de toda la flota imperial, debe permitir organizar un servicio análogo llamado a producir economías notables respecto a las provisiones. No olvidemos que, en una explotación marítima, las provisiones de carbón y combustibles líquidos representan por sí solas el 30 por 100 de los gastos totales.

En resumen, la creación de una flota imperial debe aportar una seria economía desde un cuádruple punto de vista:

1.º Reduciendo la noción de línea imperial a proporciones más exactas y por consiguiente más limitadas, mientras que con el régimen actual de convenios asume el Estado el déficit total de líneas que no tienen carácter alguno relacionado con la idea del servicio público y que subsistirían por sus propios medios si fuesen dejadas a la iniciativa privada.

2.º Permitiendo, mediante la creación de un servicio central, bloquear las compras y obtener por tal motivo precios mejores para las provisiones.

3.º Permitiendo la comunidad del material, de los medios y de los beneficios de la experiencia.

4.º Permitiendo la creación de un servicio de control en las entregas a bordo.

Como decía en 1932 nuestro colega M. Guernier, entonces ministro de Obras Públicas y de la Marina Mercante, es necesario, en una palabra, que se determinen reglas de contabilidad comunes a todas las empresas de transportes marítimos subvencionadas, al mismo tiempo que las condiciones como se efectuarán en el porvenir los cambios de unidades que son indispensables para asegurar un mejor rendimiento del tráfico. Esto no implica nuevos gastos visto que el estado actual de cosas, que consiste en explotar varias flotas por varias Compañías distintas, requiere un número mucho mayor de ejecutores. Sucede así que el Estado, según las cláusulas del convenio celebrado con las Messageries Maritimes, paga 50 millones por año a dicha empresa por gastos de administración. Los gastos de administración, personal y material del conjunto de servicios del Ministerio de la Marina Mercante, tanto en París como en los puertos, se eleva a 25.697.311 francos en el presupuesto de 1935, es decir, próximamente la mitad de la suma primeramente mencionada.

B) FLOTA PRIVADA.

La flota privada o libre representa el 78 por 100 próximamente, en tonelaje, del conjunto de la flota

francesa. No recibe, a pesar de esta importante proporción, más que una muy pequeña parte de los estímulos financieros previstos en el presupuesto de la Marina mercante. La gran mayoría de las subvenciones se reserva a líneas que tienen contratos con el Estado o a otras diversas.

La flota privada comprende el *tramping* y las líneas regulares. El *tramping*, que comprende especialmente la flota carbonera, está afectado por el hecho que se rarifican los transportes internacionales, como también por el motivo de la política de contingentes inherente al proteccionismo que va instaurándose cada vez más en el mundo entero.

La flota de los *tramps*, eliminada así del tráfico internacional, trata cada vez más de situarse en el tráfico colonial y viene a introducir en él cierto malestar entre las líneas regulares en el preciso momento en que Francia, buscando su vía hacia las Colonias, tiene más que nunca necesidad de la existencia de líneas regulares y bien equipadas, en sus colonias.

Existe, por tanto, un problema de disciplina económica que el Gobierno deberá arbitrar y del que hablaremos más adelante.

El Estatuto de la flota privada debe comprender, según nuestra opinión, el estudio de los siguientes puntos:

1.º Auxilio financiero por medio del crédito marítimo ampliado y, para algunas líneas que se hallan momentáneamente en situación difícil, por la introducción de subvenciones temporales.

2.º Aportación de fletes según la idea expresada por M. Tasso.

3.º Realización de la seguridad de líneas regulares reconocidas como útiles; imposición de una disciplina del armamento que impida la demolición de las líneas regulares por los *tramps* o la competencia de las líneas regulares entre sí; a este efecto:

a) Creación de líneas coloniales.

b) Creación de zonas.

4.º Renovación de métodos; algunas sociedades marítimas son más bien sociedades financieras que sociedades marítimas. Su megalomanía es nefasta. La Marina mercante debe ser un fin en sí misma y no un medio de hacer vivir a las industrias parasitarias que la rodean.

5.º Programa de equipo de las líneas regulares y coloniales a imponer a los armadores, a los que se concederá auxilio financiero o seguridad comercial en sus zonas; renovación del utillaje, construcción de buques especiales, frigoríficos, bananeros, etc.

6.º Creación de un Comité consultivo de la flota adjunto al Ministerio de la Marina Mercante, compuesto exclusivamente de armadores, grandes cargadores, grandes cultivadores o industriales coloniales.

1.º *Auxilio financiero.*—La revisión del criterio que separa a la flota imperial de la flota libre debe conducir a la primera a proporciones más reducidas y, por consiguiente, librar una parte de las sumas afectadas a las subvenciones de ciertas líneas contractuales.

Una revisión de los estímulos y auxilios financieros de cualquier especie, desparramados en el presupuesto de la Marina mercante, debe permitir igualmente separar algunas sumas importantes.

Dicha reorganización y distribución de créditos debe procurar con los recursos actuales del presupuesto, sin que sea necesario votar nuevos, los fondos necesarios para traer a las Compañías de navegación, que los necesiten *efectivamente*, un auxilio financiero momentáneo. La ley de 12 de Julio de 1934, Ley Tasso, ha aportado un alivio real al conjunto de la flota francesa con créditos que sólo ascienden a 140 millones de francos. Si se separase dicha suma de los 700 millones de subvenciones de todas clases que comprende el presupuesto, se podría no sólo salvar a la flota libre, sino seleccionarla e imponerle la creación de un utillaje moderno adaptado a todas nuestras necesidades. El remozamiento de dicho utillaje solo se conseguirá merced a un concurso financiero unido a la garantía de la seguridad comercial dada por el Estado sobre ciertas zonas, tales como las líneas coloniales.

2.º *Creación de fletes*.—El Gobierno no solamente ha dejado de aportar a la flota francesa ventajas de fletes, sino que, por su política de contingentes, ha disminuído las disponibilidades del transporte en pabellón francés. Es preciso que en lo sucesivo nos preocupemos de esta cuestión elaborando tratados comerciales con países susceptibles de procurar fletes a nuestros buques.

A este efecto, los tratados comerciales deberían siempre ser refrendados por el ministro de la Marina Mercante. Las administraciones mismas debieran dar el ejemplo. Es triste comprobar que en el momento que el ministro de la Marina Mercante declara que va a estudiar un proyecto de estímulos a la flota frigorífica, una parte muy importante de las provisiones de la Armada en conservas y carne frigorífica se transporte, tanto del extranjero como de nuestras propias colonias (3.000 toneladas de Madagascar), en pabellón extranjero.

3.º *Seguridad comercial de las líneas*.—En nuestros días, una línea regular no está afianzada por seguridad comercial alguna. El desarreglo contemporáneo de hombres y cosas, del que habló el Presidente Cailloux, hace estragos más especialmente en la Marina mercante. Los tramps, despojados del tráfico internacional o con dificultades en él, no dudan—lo que no ocurría en otros tiempos—en ir a quitar a las líneas regulares los grandes cargamentos para dejarles sólo las toneladas diseminadas. Por este motivo, las líneas regulares, a las que la frecuencia y regularidad, desconocidas en los tramps, imponen cargas pesadas, se repliegan y renuncian a equipar sus buques al sentirse amenazadas. Esta inseguridad es una de las causas del envejecimiento del tonelaje. El armador amenazado no renueva su material y trabaja al día.

Además, la regularidad y frecuencia son absolutamente indispensables al tráfico colonial. La compra de

productos coloniales exige embarques en épocas determinadas. ¿Cómo venderá un productor la mandioca, por ejemplo, a embarcar en la segunda quincena de agosto, si no consigue un buque en dicha época? No es el tramp sino la línea regular la que le dará esta garantía.

La cuestión consiste, pues, en saber si se quiere o no mantener líneas regulares a las colonias. Si se quiere, si se cree necesario será preciso imponer la disciplina entre los armadores franceses; el decreto-ley de 30 de junio de 1934 da al Gobierno las armas suficientes para proporcionar a las líneas regulares una seguridad contra el pabellón extranjero. Es lamentable comprobar que en algunas líneas el peor enemigo del armador francés no es el armador extranjero sino su colega el francés.

Bien entendido, no debe hacerse esto sin contrapartidas destinadas a evitar abusos, especialmente en las tarifas de fletes. Volveremos a ésto.

Será, pues, preciso definir las líneas coloniales, asegurarse si los armadores que las sirven actualmente se hallan o no en condiciones y, en caso afirmativo, prohibir a los autores del desorden el que vengan a debilitar a dichos armadores que deben ser, por el contrario, poderosos, a fin de que puedan equipar y renovar su material.

Este será el único medio de evitar la institución del monopolio del pabellón en las colonias, fórmula brutal, llena de peligros que, a lo sumo, si protege al pabellón francés contra el pabellón extranjero, no protege al pabellón francés contra sí mismo y no lleva a la colonia la seguridad de ser bien servida.

Demos al pabellón francés la certidumbre del porvenir y sabrá defenderse contra el pabellón extranjero merced a la legislación proteccionista elaborada en el curso de estos últimos años, especialmente la ley sobre los empréstitos coloniales y el decreto-ley de 30 de junio de 1934.

Muchas, demasiadas Compañías de navegación no son viables por razón de su constitución o de sus métodos de explotación. En muchos casos se hace navegar al buque no para obtener beneficios sobre el flete sino, ante todo, para percibir bonificaciones sobre las provisiones de combustible.

Se impone una revisión delicada pero necesaria; es preciso, si se quiere que la Marina mercante subsista y justifique el auxilio del Gobierno, que viva por sí misma y no por los proveedores.

5.º *Programa de equipo*.—Solo hay que proteger a una industria y subvencionarla cuando merced a dicha protección se pondrá en condiciones de hacer honor a ella y de ejecutar convenientemente el servicio al que se destina. El día en que se consigan la protección y seguridad comercial a un armamento, tendremos derecho a trazar para el porvenir un programa de equipo de su flota. Proteger a una línea colonial, por ejemplo, sin exigir la previsión de renovar los buques viejos, sería servir mal a la colonia.

6.º *Creación de un Comité consultivo de la flota.*— Cuando M. Buisson presidía los destinos de la flota del Estado, llamó cerca de sí a un Comité consultivo de armadores. La dirección de la flota del Estado, la protección de la flota libre presentarán todos los días, en el Ministerio de la Marina Mercante, problemas que requerirán el informe de los especialistas, controversias que sólo pueden arbitrarse después de haber sido esclarecidas por individuos expertos en la materia.

A tal efecto, el Comité tendrá que dar informe sobre el equipo de las líneas, sobre los itinerarios y las modificaciones que impondrá el cambio de tráficos, sobre las mejoras portuarias a realizar en las colonias, sobre las tarifas de fletes a aplicar o a preconizar, etc., etc.

Esperamos que estas diversas consideraciones retengan vuestra atención. Con esta confianza, sometemos a vuestra aprobación la proposición de ley del contenido siguiente:

PROPOSICION DE LEY.

Artículo primero. Durante dos años, a partir de la promulgación de la presente ley, se entregará a todo armador francés una prima de 100 francos por tonelada de registro bruto que haga desguazar, en Francia, el tonelaje francés o extranjero en servicio o titular de la primera clasificación de una sociedad clasificadora reconocida por la ley, a condición que haga construir,

correlativamente, en Francia, tonelaje nuevo en la proporción de una tonelada nueva por dos viejas.

Artículo 2.º La revisión de todos los convenios que ligan al Estado con las Compañías de navegación marítima se emprenderá en un plazo de tres meses a partir de la promulgación de la presente ley y se someterá al Parlamento en el plazo de un año a contar desde la misma fecha.

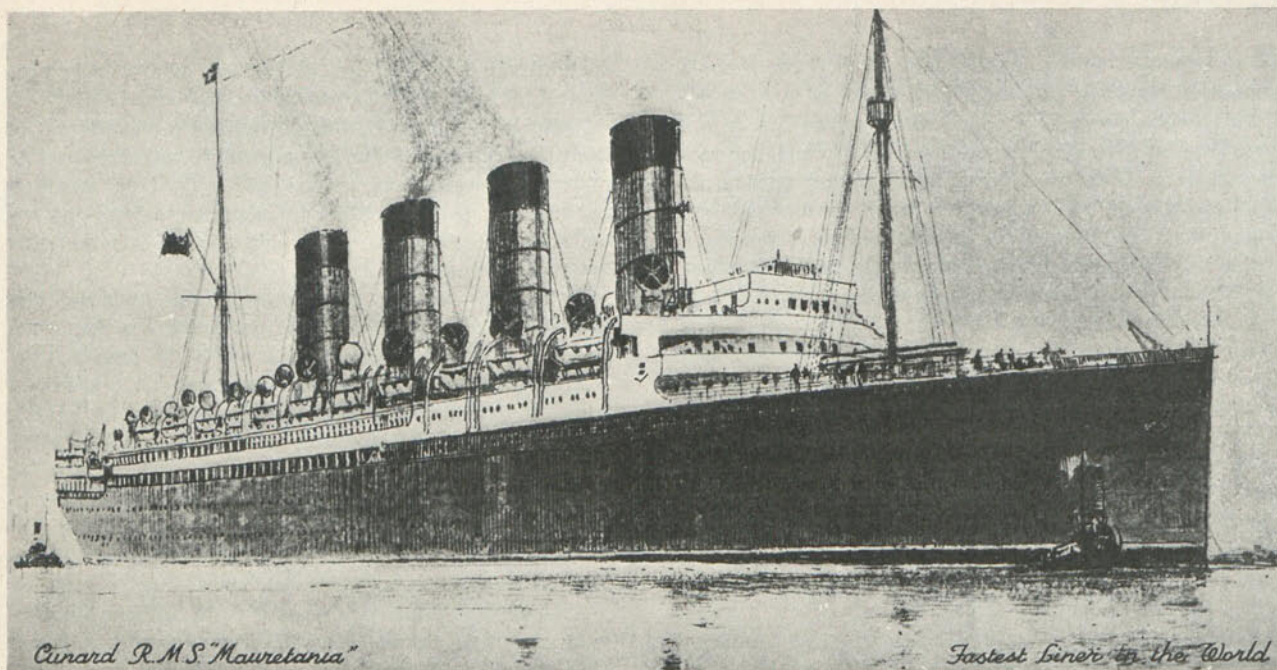
Artículo 3.º Los nuevos convenios que haya de celebrar el Estado sólo deberán comprender las líneas regulares, cuya lista se decretará por el Gobierno.

Artículo 4.º Un Comité se encargará, junto al ministro de la Marina Mercante, de la aplicación estricta de las disposiciones establecidas por el artículo 3.º. Dicho Comité asegurará la organización e intensificación de las relaciones entre la Francia metropolitana y la de ultramar. Controlará la explotación de la flota imperial, tanto en lo que concierne a la celebración como a la ejecución de los contratos de provisiones.

Artículo 5.º Junto al ministro de la Marina Mercante se creará un Comité consultivo compuesto por quince vocales, entre delegados del ministro, de los cargadores y representantes de los armadores y del personal, elegidos preferentemente entre miembros del Consejo Nacional de Economía. Este Comité será consultado en todo cuanto concierna a la flota libre, así como a las modalidades de la política comercial del Gobierno.

Descomposición del tonelaje de nuestra flota mercante con arreglo a la edad de los buques

COMPAÑIAS	Menos de 5 años	De 5 a 10 años	De 10 a 15 años	De 15 a 20 años	De 20 a 25 años	De 25 a 30 años	De 30 a 40 años	Más de 40 años	TOTAL
Sota y Aznar.....	5.910	24.123	90.701	15.618	16.031	8.376	6.068	2.098	168.925
Trasmediterránea.....	23.000	20.859	13.545	20.687	9.409	9.386	19.726	10.230	126.842
Trasatlántica.....	»	29.575	28.963	»	20.481	»	108	27.147	106.278
Ibarra y Compañía.....	37.453	2.879	13.022	23.253	6.472	8.332	4.533	6.647	102.591
Camps.....	47.441	530	13.669	5.773	»	»	234	3.247	70.594
Marítima Nervión.....	6.632	6.632	10.304	9.807	»	»	»	»	33.375
Naviera Bachi.....	»	3.561	9.449	6.174	»	»	8.697	2.518	30.399
Naviera Amaya.....	»	»	13.180	6.094	»	3.830	6.121	»	29.225
Naviera Vascongada.....	»	4.538	8.360	6.331	3.945	2.762	2.141	»	28.077
Altos Hornos.....	»	»	»	13.540	»	»	512	7.421	21.473
Marítima Unión.....	3.569	»	»	»	»	»	16.818	»	20.387
Naviera Guipuzcoana.....	»	»	8.390	3.333	3.250	»	2.078	»	17.051
Martínez Pinillos.....	5.220	6.268	3.973	»	»	»	»	»	15.461
S. A. Cros.....	»	2.498	5.342	1.745	»	»	2.554	2.521	14.660
Naviera Mundaca.....	»	»	11.841	»	»	»	»	»	11.841
Duro Felguera.....	»	»	»	2.139	»	»	8.376	735	11.250
Española de Navegación.....	»	»	11.197	»	»	»	»	»	11.197
F. Saiz Incháustegui.....	»	»	6.643	3.037	»	»	»	»	9.680
Naviera Euzkera.....	»	»	»	»	»	»	6.834	2.589	9.423
Hijos de Ramón A. Ramos.....	»	»	»	1.541	»	»	5.256	1.505	8.302
Antonio Menchaca.....	»	»	3.503	3.077	»	»	980	»	7.560
Joaquín Velasco.....	»	»	»	»	»	»	6.749	»	6.749
General de Navegación.....	»	»	6.555	»	»	»	»	»	6.555
Auxiliar Marítima de Navegación.....	»	»	3.109	3.337	»	»	»	»	6.446
F. García Fernández.....	»	»	3.078	»	»	»	2.710	»	6.418
Fábrica de Mieres.....	»	»	»	810	»	»	2.885	2.693	6.388
Naviera Easo.....	»	»	6.304	»	»	»	»	»	6.304
Angel F. Pérez.....	»	»	»	6.210	»	»	»	»	6.210
Marítima de Bilbao.....	»	»	6.126	»	»	»	»	»	6.126
Francisco Aldecoa.....	»	»	6.089	»	»	»	»	»	6.089
Gumersindo Junquera.....	»	»	»	»	»	»	3.669	2.285	5.954
Agustín Mutiozábal.....	»	»	2.682	»	»	»	»	2.734	5.416
Vasco Asturiana.....	»	»	»	»	»	»	2.319	2.984	5.303
Federico G. Fierro.....	»	»	841	212	»	»	4.099	»	5.152
Diversas.....	3.257	2.437	28.776	24.543	1.998	17.828	42.302	67.874	189.015
	132.482	103.900	315.972	157.261	61.590	50.514	155.769	145.228	1.122.716



In memoriam

"La Compañía Cunard ha vendido el "Mauretania" en 80.000 libras esterlinas a la firma Metal Industries Co., Ltd., que lo destinará al desguace."

La lectura de esta escueta noticia nos causa la impresión de que tenemos delante la esquela mortuoria de un antiguo amigo. A muchas personas parecerá esto una incongruencia, pero no así a algunos marinos, pues para el que lo es por vocación tienen los buques una personalidad bien definida.

Hace casi veintiocho años que, en un apacible día de fines de verano, tuvimos ocasión de presenciar el espectáculo que ofrecía el *Mauretania* bajando el Tyne desde Wallsend al mar, vestido con sus mejores galas y rodeado de un nutrido grupo de remolcadores que le servían de escolta, para efectuar las pruebas de velocidad. En su construcción no solamente se puso en juego el orgullo nacional, sino también el regional, pues la Cunard había ordenado a Astilleros del Clyde la construcción de su gemelo, el malogrado *Lusitania*, y bien conocida es la franca rivalidad que de antiguo existe entre los constructores escoceses de Glasgow y los ingleses de Newcastle. Y ahora hagamos lo que pudiera lla-

marse somera biografía de este famoso buque, conocido con el nombre de *galgo del Océano* por haber llevado el gallardete azul durante veintiún años.

Las principales características del *Mauretania* son: eslora, 762 pies; manga, 88, y calado, 57 pies y una pulgada; registro bruto y neto, 30.696 y 12.542 toneladas, respectivamente.

Se halla provisto de cuatro hélices movidas por turbinas, siendo el primer trasatlántico que adoptó este sistema de propulsión. Las líneas de su casco le dan una gran esbeltez, lo cual, unido a su brillante actuación en el largo período de servicio, le ha hecho célebre, no sólo en los círculos marítimos, sino entre personas ajenas completamente a los negocios navieros.

Estos dos buques gemelos, de la Cunard, se construyeron para contrarrestar la competencia de Alemania, que con el *Kaiser Wilhelm der Grosse*, *Deutschland*, *Kronprinz Wilhelm* y *Kaiser Wilhelm II*, poseía los cuatro buques más veloces, ha-

biendo arrebatado a los Cunarders *Lucania* y *Campanie* el gallardete azul del Atlántico.

En las pruebas el *Lusitania* consiguió una velocidad de 25,04 millas, mientras que el *Mauretania* alcanzó las 26,04, excediendo de la fijada en los contratos.

El primero de éstos fué torpedeado durante la guerra por un submarino alemán, hundiéndose al sur de Irlanda.

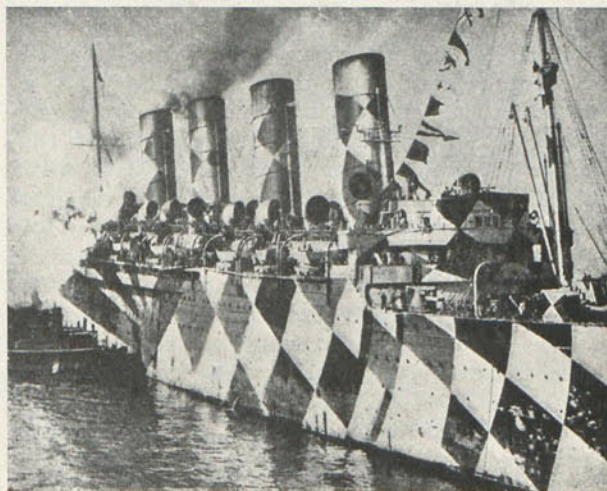
El *Mauretania* inició su primer viaje a Nueva York en noviembre de 1907, haciendo escala en Queenstown para recoger el correo. Empleó en la travesía un poco más de los cinco días, consiguiendo 22,21 millas como media de velocidad, a pesar de llevar las máquinas por bajo de lo normal.

Su viaje de retorno a Queenstown, aunque también lo efectuó con las máquinas moderadas, lo realizó en cuatro días, veintidós horas y veintinueve minutos, a una velocidad media de 23,69 nudos, eclipsando todos los records que detentaban sus rivales alemanes. Durante el año siguiente, el promedio de su velocidad fué aumentando gradualmente, y en marzo de 1909 llevó a cabo una travesía en su viaje de ida cruzando el Atlántico en cuatro días, doce horas y seis minutos, a una velocidad media de 25,55 millas, siendo su mejor singladura la que alcanzó 671 millas. En septiembre del año siguiente consiguió su más alto promedio de velocidad de su época anterior a la guerra, atravesando el Atlántico, de Queenstown a Nueva York, en cuatro días, diez horas y cuarenta y un minutos, a una velocidad media de 26,06 millas horarias.

A raíz del comienzo de la guerra fué requisado por el Almirantazgo inglés, que lo convirtió en buque transporte de tropas, empezando por llevar a Gallípoli más de 10.000 soldados. Poco después, se le acondicionó para prestar servicios como buque-hospital, pero en 1916 volvió a ser utilizado como buque transporte para traer las tropas del Canadá a Europa.

Terminada la guerra volvió a prestar el servicio ordinario, y en 1921 los constructores le dieron un repaso general, colocándole hornos dispuestos para quemar petróleo en lugar de carbón, consi-

guiendo con ello aún mayor velocidad, y en agosto de 1924 eclipsó todos sus primeros records, haciendo la travesía desde el buque-faro Ambrose, de Nueva York a Cherburgo en cinco días, una hora y cuarenta y nueve minutos a una velocidad media de 26,25 nudos. El mayor promedio de velocidad por singladura fué de 27,05 millas. En agosto de 1929, cuando ya tenía veintidós años y su anterior record había sido batido por el alemán *Bremen*, el veterano *Mauretania* salió de Cherburgo y llegó a Nue-



El "Mauretania" con el "camouflage" que llevó en tiempos de la guerra europea para despistar a los submarinos.

va York en cuatro días, veintiuna hora y cuarenta y cuatro minutos, haciendo un promedio de velocidad de 26,85 nudos, que mejoró en su viaje de retorno, efectuando la travesía de Nueva York a Eddystone a una velocidad media de 27,22 nudos horarios, y de Eddystone a Cherburgo, cuya distancia es de 106 millas, navegó a 29,78 millas por hora.

Estos últimos años se le había dedicado a viajes de turismo, alternando con su servicio ordinario.

Vaya un saludo al buque famoso, que pronto será sólo un recuerdo; y, siguiendo la ley de la vida, dediquemos nuestra atención al *Normandie* y *Queen Mary*, a los que se están ya dando los últimos toques para salir a la mar.

T. O.

JURISPRUDENCIA MARITIMA

TRIBUNAL DEL ALMIRANTAZGO

ASISTENCIA MARITIMA. EFICACIA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS. VALOR DE LOS BUQUES. CANTIDAD FIJADA COMO INDEMNIZACION

El "Castor", buque a motor, de un valor de £ 160.000, se hallaba en viaje de Curaçao a Lisboa, el 28 de abril de 1931, con un cargamento de petróleo, cargado por la Asiatic Petroleum Company, de Londres, cuando en la mañana de ese día, por causas desconocidas, se declaró un incendio en el departamento de motores, prendiendo fuego el "mazout" que se empleaba como combustible. El incendio se propaga con tal rapidez, que al cabo de media hora la tripulación con gran prisa abandona el buque. El fuego tomó tal incremento en la popa del buque que parecía cierto que había de ocasionar la pérdida total del mismo. Afortunadamente, el "Castor" se hallaba equipado con instalación radiotelegráfica, y sus señales de auxilio fueron captadas por varios buques, en particular por el vapor "Ausebridge", de la matrícula de West Hartlepool, que se hallaba en viaje de Nicolaieff a Baltimore, vía Orán, con un cargamento casi completo de mineral de hierro. El "Ausebridge" se desvía de su derrota durante la tarde del 28 de abril, toma a remolque al "Castor", y en la noche del 30 de abril le conduce a la vista de San Miguel, en las Azores. En este momento el remolque quedó interrumpido a consecuencia de la ruptura del calabrote, y no pudo tomarse el remolque hasta la tarde; a la noche, hacia ocho horas, se hallaban a la vista de Punta Delgada, y a la mañana siguiente, el capitán del "Ausebridge", amarra al "Castor" a su costado, y le entra a puerto, donde a cuatro horas de la tarde del día 2 de mayo, quedó amarrado en seguridad por proa y popa.

Por estos servicios, los armadores del "Ausebridge" reclamaban £ 45.000, exponiendo que además del remolque durante 175 millas, que había durado tres días y veinte horas, habían sufrido una pérdida cuyos gastos se elevaban a £ 1.527 12 s. y 2 d., habiendo sufrido además averías en la máquina. Por otra parte, uno de los marineros se había roto una pierna, y además de la pérdida de sus salarios, desde el 14 de julio de 1931 quedó incapacitado de volver a prestar servicio. En su defensa, los armadores del "Castor" admitían que el "Ausebridge" había remolcado, efectivamente, al "Castor", desde el 28 de abril al 2 de mayo de 1931, pero estimaban que la reclamación era exagerada. En particular, ponían principal objeción al valor que los peritos daban al buque, el cual hallaban muy exagerado. Se falla que:

Un buque con fuego corre grave peligro, y que aún

cuando no se halle en inminente peligro de perderse a causa de los riesgos del mar, el otro buque que les presta asistencia y le conduce a lugar seguro, remolcando 180 millas, tiene derecho a una indemnización pertinente. Esta indemnización debe basarse en la dificultad de los servicios prestados, y también en el valor de la propiedad salvada, y para determinar el valor de un buque, es preciso considerar no solamente su valor intrínseco, sino también su capacidad, como instrumento para ganar fletes.

Habiéndose dado siguiendo ese principio, la cifra de £ 85.000, como valor atribuido al buque, y £ 20.828 como valor del cargamento, juzgamos que una indemnización de £ 11.500 es la apropiada para los servicios prestados al remolcar durante tres días, veinte horas, cubriendo una distancia de 180 millas.

En consecuencia, el Tribunal fija como remuneración la suma arriba indicada, que deben soportar el buque y el cargamento a prorrata de sus valores respectivos.

Londres, 6 de junio de 1932.

TRIBUNAL DEL ALMIRANTAZGO

CERTIFICADO SUSPENDIENDO A UN OFICIAL POR SEIS MESES A CAUSA DE UN ABORDAJE.—ERROR DE JUICIO NO CONSTITUYE FALTA GRAVE.—RESTITUCION DE CERTIFICADO

En la noche del 1 al 2 de octubre de 1932, el vapor "Ellora", perteneciente a la British India Steam Navigation Company, que había salido de Bombay para Karatchi, abordó a lo largo de la península de Kathiavar al falucho "Fatch Rohman", que hacía rumbo hacia la costa de Malabar.

Las diligencias de la encuesta establecieron que el accidente se produjo en las circunstancias siguientes: Estando la noche oscura y cuando el capitán del "Ellora" había descendido del puente para descansar, el primer oficial Robert Crozier, que le reemplazaba en el puente, apercibió hacia las dos y media de la mañana una luz blanca a una distancia próximamente de milla y media por la mura de estribor; habiendo notado por los movimientos que tal luz reglamentariamente no podía pertenecer a otra que a la luz de popa de un buque, pues no se desplazaba lateralmente con respecto al "Ellora", el oficial hizo caer a babor algu-

nos grados; después, como la luz blanca continuaba visible bajo el mismo ángulo y parecía acercarse, cayó todo a babor; en fin, como la misma luz continuaba en la misma posición con respecto al "Ellora", paró la máquina y en seguida dió marcha atrás; un minuto después se produjo el accidente, y como el "Ellora" navegaba a 14 millas de velocidad, el choque fué muy violento y el falucho indígena, que solamente llevaba una luz blanca en la proa, no tardó en hundirse.

A consecuencia de este accidente, que produjo víctimas, el Tribunal Oficial de Karatchi, presidido por el juez adjunto de tal ciudad, se pronunció contra el oficial que estaba de guardia en el momento del abordaje y le impuso una sanción consistente en seis meses de suspensión de su certificado de primer oficial, ya que él había dado pruebas de negligencia o cometido faltas graves en la maniobra, por haber tardado en parar sus máquinas y haberse abstenido de hacer con las sirenas las señales prescritas por los reglamentos. Al privarle de un certificado que poseía desde 1927, esta decisión le hacía perder su empleo y le impedía poder aspirar a conseguir los certificados superiores de su profesión. Acudiendo en apelación se juzga que:

1.º El reglamento destinado a prevenir los abordajes en la mar, impone obligaciones precisas respecto a circunstancias determinadas. Pero un vapor que encuentra de noche a un buque de vela que lleva en todo y por todo, en lugar de las luces prescritas, una sola, blanca, en la proa, se halla en circunstancias que el reglamento no ha previsto y que son de tal naturaleza que pueden inducirle a un error. Sería injusto en parecido caso aplicar con todo rigor la letra del reglamento al oficial encargado de la maniobra en el vapor y de acusarle de haber violado este reglamento, porque no había conseguido, a pesar de las medidas tomadas, desviarse de la ruta del velero y provocar así el abordaje.

2.º El error de juicio cometido por un oficial a bordo en la ejecución de una maniobra no puede ser asimilado a una falta grave (negligencia, delito), ni entrañar la misma sanción.

En consecuencia, la decisión tomada por el juez de Karatchi, poco conforme, desde luego, con el consejo de los asesores, queda anulada, y se ordena la restitución de su certificado al primer oficial Robert Crozier.

Londres, 26 de mayo de 1933.

TRIBUNAL DE HAMBURGO

ABORDAJE EN ALTA MAR. BUQUES DE NACIONALIDAD DIFERENTE. APLICACION DE DERECHO

El 22 de julio de 1930 se produjo un abordaje por causa de la niebla en el Canal de la Mancha, entre el vapor alemán "Casablanca" y el inglés "Henry Stanley" (motonave). Los dos buques sufrieron averías a

consecuencia de las cuales el "Casablanca" se hundió con todo su cargamento. El armador del "Casablanca" reclama al del "Henry Stanley" la indemnización por los perjuicios sufridos a consecuencia del abordaje, invocando que éste fué debido a la falta del "Henry Stanley". El armador del buque inglés hace valer que no ha sido falta de su buque la que haya ocasionado el accidente de que se le quiere hacer responsable, y además que él no puede responder más que de £ 8 por tonelada, conforme a lo que dispone la legislación inglesa. El demandante pretende, por el contrario, que según las reglas del Derecho alemán aplicable, el demandado es responsable del buque, y personalmente, por haber dejado salir al barco para un nuevo viaje teniendo conocimiento de la acción que se instruía contra él. El demandante había hecho embargar los bienes que el demandado tenía en Hamburgo; embargo cuyo levantamiento fué otorgado contra garantía. La competencia del Tribunal de Hamburgo no ha sido puesta en duda. Esta jurisdicción ha condenado al demandado por sentencia de 10 de julio de 1931, al pago de una indemnización calculada a razón de £ 8 por tonelada, declarando que debe aplicarse al litigio la legislación inglesa; y falla que:

Que en caso de abordaje en alta mar entre dos buques de nacionalidad distinta, conviene aplicar la ley del pabellón culpable.

TRIBUNAL SUPERIOR HANSEATICO

Recurriendo en apelación al Tribunal Superior Hanseático, éste decreta en 19 de febrero de 1932 que la demanda debe ser acogida y aplicada al caso el Derecho alemán, juzgando que:

En caso de abordaje en alta mar entre dos buques de diferente nacionalidad, en ausencia de reglamentación internacional sobre los Convenios de Bruselas de 1910, y por aplicación del Derecho internacional privado alemán, el Tribunal alemán encargado del litigio debe aplicar la legislación alemana. En efecto, la aplicación de la ley del pabellón del buque culpable entrañaría considerables dificultades en los casos de falta común en ambos buques, y el Derecho internacional privado alemán, en los casos dudosos, y cuando no hay razón convincente para la aplicación del Derecho extranjero, prescribe al juez que aplique el Derecho alemán. Tal solución no puede ocasionar perjuicio a los derechos que puedan alegar los buques extranjeros, los cuales deben suponer que navegando en alta mar, sean sometidos a otras leyes que la de su pabellón en caso de litigio con buques extranjeros.

10 de julio de 1931.

REVISTA DE REVISTAS

La importación de pescado en Grecia

La importación en Grecia, clasificada bajo la denominación "Pescados en general, no frescos", según las estadísticas, dan el siguiente resultado:

	1931	1932	1933	1934
Francia	118.376	33.667	6.631	45.417
Argel	256.388	48.428	69.714	97.079
Túnez	129.602	127.667	68.517	60.059
España	512.021	260.448	81.528	257.182
Italia	65.538	15.503	6.850	34.723
Portugal	2.274.648	923.390	183.506	469.090
Noruega	317.749	105.215	55.554	145.344
Estados Unidos	408.752	85.397	12.906	185.966
Japón	255.494	96.457	47.758	95.771
Turquía	1.456.647	1.260.142	1.121.156	1.280.857
Otros países.	341.709	24.283	64.851	6.020
TOTALES.	6.160.002	2.980.597	2.420.583	3.330.482

Las cantidades importadas, en su conjunto, han disminuido desde 1931 debido a causas diversas:

1.º Para las conservas de pescado en aceite, queda afectada Francia más considerablemente, porque sus conservas son, en general, un producto de lujo y resultan caras para la gente, en general. No debe perderse de vista, en efecto, que mientras que el cambio del franco ha pasado de 3 a 7 dracmas, el coste de la vida, en Grecia, sigue sensiblemente lo mismo.

Por otro parte, mientras el Gobierno griego ha dejado libres las importaciones de bacalao y arenque, ha contingentado las de conservas en aceite, por considerar que no constituyen artículos de primera necesidad; además los derechos de Aduana se hallan establecidos sobre la base de francos-oro, aplicándoseles el coeficiente anterior de 15 por bacalao y arenques, y elevándolo a 25 para las conservas en aceite.

En lo que concierne a España y Portugal, países que no tienen concertados Convenios comerciales con Grecia, sus exportaciones a este país han quedado reducidas a cero, pues desde fin de 1931 los derechos de Aduana que les han sido aplicados se han elevado al doble de la tarifa máxima.

El mercado griego se inclina por las calidades baratas de Noruega, Japón y Bélgica, y como se impone la obligación de comprar productos griegos, en compensación, las posibilidades de importar se han reducido considerablemente.

2.º Grecia es una gran consumidora de sardinas y

anchoas saladas, comenzando su consumo por Pascuas y terminando hacia fin de septiembre. Estas clases de pescados suelen presentarse bien en barriles, o en cajas ilustradas de 6 y 12 kgs. Algunos industriales importantes griegos instalaron sus fábricas propias en Argel, España y Portugal, pero las hubieron de cerrar en 1932; esto explica la disminución sufrida en las importaciones de esos países. En 1933 y 1934 se concedieron autorizaciones especiales de importación a los dos últimos países mencionados, pero es muy posible que el caso no vuelva a repetirse y que las exportaciones de pescado salado de esos países a Grecia queden anuladas durante el año actual, viniendo a ocurrir lo que a las conservas en aceite. En efecto, los industriales griegos han reanudado el trabajo de sus fábricas en Grecia. Como el pescado abunda en sus costas, y han intensificado sus procedimientos para la pesca de la sardina, la producción nacional cubre con exceso las necesidades del consumo. Así, mientras que de 1928 a 1931 la producción de sardinas y anchoas saladas se mantenía en 1.300.000 kilogramos por año, ha alcanzado 3.800.000 kgs. en 1932 y 1933, habiendo pasado de 10.000.000 kilogramas en 1934.

3.º La importación de Túnez tiene un carácter muy especial, puesto que se compone de pulpo seco.

Esos pulpos, capturados principalmente en la región de Sfax, los arreglan allí industriales griegos, y su consumo se realiza en Grecia durante la Cuaresma.

4.º La importación de pescado de Turquía tiene también un especial carácter, hallándose destinado su mayor parte a la clase humilde de la población griega, por lo cual se le aplica una tarifa aduanera muy privilegiada. Por marzo y abril se importa caballa seca, cuyo tamaño es poco mayor que el de la sardina. Después se importa la misma clase de pescado envasado en barriles y conservado en salmuera, y en los meses de octubre y noviembre, bonito cortado en trozos y puesto en salmuera. Las pescas de bonito en otoño tienen una gran importancia para las posibilidades de venta del arenque y bacalao.

Grecia, en fin, consume grandes cantidades de huevos de diversos pescados, cuya importación se halla clasificada bajo la denominación "Caviar, en general", lo que se consume es el caviar negro, propiamente dicho, en pequeñas cantidades, debido a su elevado precio, y sobre todo la "tarame".

La importación actualmente se eleva a 500.000 kilogramos por año, siendo Rusia la principal proveedora; le sigue el Japón. Parece que existen probabilidades para la importación de estos huevos de pescado, procedentes de las pesquerías de Saint Pierre et Miquelon.

(De *La Pêche Maritime, la Pêche fluviale et la Pisciculture.*)

Dificultades en Compañías de líneas regulares

La situación de las Compañías de buques sirviendo líneas regulares se hace más difícil de día en día. La Anchor Line se halla en liquidación a causa de que los actuales directores de la misma no encuentran la fórmula para la solución económica; otras empresas han tenido que declarar que pierden dinero, o por lo menos que no pueden destinarlo a cubrir depreciación de material e interés, y mucho menos a pago de dividendos.

Las Empresas de Holanda, Francia, España, Estados Unidos e Italia, manifiestan que los negocios no van bien. Se dice que el "Rex" y "Conte di Savoia" liquidaron el ejercicio último con un déficit de £ 400.000 (14.280.000 ptas.), y como los Gobiernos de estas Compañías se han propuesto a toda costa poseer buques, ellos tendrán en la mayoría de los casos que soportar las pérdidas, por no haber suficiente volumen en tráfico de carga y pasaje.

Como se ha confirmado oficialmente que el Gobierno británico ayudará a los armadores si no mejora la situación, se deduce que como parece muy difícil, si no imposible, que el tráfico mundial ofrezca suficiente empleo al tonelaje disponible, el Gobierno tendrá que acudir en apoyo de la industria naviera, tanto de líneas regulares como de la dedicada al "tramping". Debido a mala dirección, algunas Compañías del grupo de la Royal Mail, han sido intervenidas por los acreedores, habiendo los accionistas perdido todo su capital. Con respecto a otras Compañías de buques sirviendo líneas regulares, podemos anotar que las acciones de £ 1 de la Compañía Cunard han descendido a 3 s., 3 d., y las acciones diferidas de £ 1 de la P. O. se cotizan a 15 s., 6 d.

(De Fairplay.)

En favor de los pescadores

La Corporación de la Zootecnia y de la Pesca, reunida bajo la presidencia de S. E. Razza, ha tomado importantes deliberaciones con respecto a los problemas que afectan a la pesca.

En primer término trata de la previsión y asistencia social en favor de los pescadores, problema de grandísimo interés que adquiere desde hace tiempo una clara definición. La propuesta formulada da la posibilidad de obtener el remedio práctico, tanto en cuanto se refiere a la asistencia a los pescadores en caso de enfermedad, como en lo concerniente a los seguros contra los accidentes, invalidez y vejez.

En segundo lugar se ha dedicado a procurar el aumento o engrandecimiento de los mercados de pesca cuya disciplina puede ser aún perfeccionada en lo rela-

tivo a los sistemas de venta, procurando ventajas tanto al productor como al consumidor.

En tercer lugar, en la cuestión de motorización de la navegación pesquera, se busca la oportunidad de estimular la intervención de la industria nacional para el suministro de motores, manifestando la Directiva la necesidad de controlar las nuevas construcciones, con objeto de adaptarlas a las nuevas normas técnicas.

La Corporación, en fin, quedó informada de la posibilidad de desarrollo en la industria conservera.

La industria italiana de la pesca en la post-guerra ha experimentado un considerable progreso. Al oficio reciente del Ministerio de Agricultura, redactado con tanto celo y pericia, referente al desarrollo de la actividad pesquera, ha prestado el régimen todo su decidido apoyo. En comparación al período de la pre-guerra poseemos hoy una flota pesquera a propulsión mecánica y motorizada (cerca de 1.000 moto-pesqueros con 60.000 H. P. de potencia y 25.000 toneladas), que no ha quedado sin cambio, sino que ha procurado siempre aumentar lo más posible; flota equipada con un personal en ningún modo inferior a la de otros países pescadores que ha conseguido al fin, después de tantos siglos, adherirse a la idea del progreso, aprendiendo a utilizar los nuevos métodos y a considerar con despierta mentalidad los problemas profesionales.

Las deliberaciones de la Corporación constituyen una buena prueba del renacimiento interesantísimo del país por el material y el personal pesqueros. Pero entre todo ello es menester dar singular importancia a cuanto respecta a la previsión y asistencia social a los pescadores, problema gravísimo y antiguo que los precedentes Gobiernos habían conocido pero lo habían dejado abandonado, mientras hoy decididamente el régimen se apresura a tomar las medidas precisas para resolverlo.

(De Rivista Nautica Italia Navale.)

Un abordaje en el Canal de Manchester

En el Tribunal del Almirantazgo se ha visto recientemente un caso que tiene algunos aspectos de interés de los que usualmente se dan con poca frecuencia. El accidente ocurrió en diciembre último entre los buques *Staghound*, inglés, y el noruego *Nina*. Parece que el servomotor del primero se hallaba averiado, por lo cual se efectuaba el gobierno a mano. Cuando los buques se hallaban a dos o tres esloras de distancia, el *Staghound* varó en la orilla, y a consecuencia de ello tomó una fuerte guiñada hacia el medio del canal; se afirmaba que la causa de haber embarrancado (tocado) era debida a que el *Nina* le obligó a acercarse demasiado a la orilla, y además se hacía constar que la guiñada fué corregida antes de que ocurriese el abordaje.

El presidente del Tribunal, sin embargo, decidió que, puesto que se hallaba averiada la maquinilla del timón, quien dirigía la maniobra del *Staghound* debiera haber puesto un especialísimo interés para evitar el riesgo de tocar el fondo. Añadió que el no haberlo prevenido, combinado con la excesiva velocidad, aumentó las probabilidades de abordaje entre ambos buques. Con respecto a la evidencia halló graves discrepancias, y aún se hacía imposible compaginar las declaraciones hechas por los testigos de la misma parte. Su conclusión fué que ambos buques procedieron con un exceso de velocidad, pues, en caso contrario, podían haber moderado suficientemente para reducir materialmente el daño causado por el accidente. Ambos buques, por lo tanto, fueron manejados negligentemente, y se atribuye tres quintos de la culpa con las costas en la misma proporción al *Staghound*. Podemos comentar por nuestra cuenta que el sumario no interfiere para nada mencionando las facilidades de navegación en el canal. Los accidentes a buques que hacen uso de esta vía de comunicación son extremadamente raros, y en el caso presente el abordaje fué enteramente debido a la falta de cuidado de los que se hallaban mandando los buques incursos en él.

(De *Shipbuilding & Shipping Record*.)

La apelación del "Atlantique"

Los aseguradores ingleses del trasatlántico francés "Atlantique" han decidido apelar al Tribunal de Casación contra el fallo del Tribunal de Apelación de París de 28 de diciembre último, que les condenaba por considerar que el incendio representó pérdida total. La noticia no sorprende, ya que los aseguradores se consideraron injustamente tratados al rehusar la Corte de Apelación la postposición del juicio hasta que la investigación oficial seguida declarase la causa a que había de atribuirse el incendio. Lo que más molestó fué que esta denegación fuese deliberadamente tomada, justificándola de que en la encuesta oficial se había decidido ya que el incendio no había tenido por origen la instalación eléctrica del buque. Cuando esto se dijo, el juez que tramitaba la encuesta se hallaba aún investigando sobre ello, debido a las declaraciones hechas por un trabajador que había estado empleado en la construcción del buque, quien manifestaba que los cables se hallaban rotos en muchos sitios y se los reparó incompletamente. Desde entonces, algunos informes circunstanciales indican que esta ulterior investigación dió lugar a suponer la evidencia de la deficiencia de los cables que sometieron los aseguradores al Tribunal de Apelación de París; evidencia a la que dicho Tribunal no concedió importancia. La situación es muy violenta, tanto más cuanto que ella pudiera haberse evitado con que el Tribunal de Apelación hubiese consentido en esperar el informe de la investigación judicial

sobre la causa del incendio, ya que entonces hubiese quedado patente si los alegatos de instalación eléctrica defectuosa puesto por los aseguradores, eran justificados o no. Como se encuentra el caso, los aseguradores, obligados por el límite de tiempo fijado, se han visto precisados a apelar al Tribunal de Casación, lo cual significa un gran paso en la oscuridad. Aunque uno suponga que ellos tienen ya toda la información completa en su poder.

(De *Shipbuilding & Shipping Record*.)

Los subsidios marítimos

Las subvenciones marítimas constituyen tema antiquísimo de discusión. En otros tiempos, en que dominaba el liberalismo, distintas las circunstancias que en la actualidad, podía mejor mantenerse la realidad en armonía con la teoría dominante.

Actualmente, al menos desde el punto de vista italiano, sería absurdo discutir este tema a base de una teoría económica prescindiendo de unas realidades nuevas y universales; debido a esta situación, todas las naciones del mundo subvencionan largamente a sus marinas, en forma directa o indirecta. En otras palabras: que no se puede dejar de hacer aquello que hacen los demás. No puede decirse, sin embargo, que Italia sobrepase en esta cuestión el límite impuesto por la necesidad de contrarrestar la competencia internacional.

(De *L'Italia Marinara*.)

La navegación mercante italiana en los puertos extranjeros

La bandera italiana continúa ocupando el primer lugar entre las banderas extranjeras en el puerto de Barcelona. A la bandera italiana sigue la inglesa.

En Alejandría la bandera italiana ocupa el segundo puesto, después de Inglaterra. En los primeros nueve meses de 1934 arribaron a aquel puerto buques con un porte total de 3.916.677 toneladas. La bandera inglesa contribuyó con 890.375 toneladas; la italiana, con 770.942; la francesa, 491.582; los Estados Unidos, 358.117; Grecia, 311.592; Alemania, 174.711; Egipto, 150.184; Noruega, 120.395; Turquía, 106.583; Japón, 97.486, y el resto las diversas banderas.

El total del tráfico en los puertos yugoeslavos durante el año 1933, que es el último publicado, asciende a 16.440.248 toneladas. Respecto a la participación de cada bandera en el tráfico de mercancías, corresponde a Italia el segundo lugar en las importaciones.

(De *L'Italia Marinara*.)

NOVEDADES TECNICAS

La navegación en la niebla

Recientemente se ha desarrollado el empleo de emulsiones sensibles a los rayos infrarrojos para fotografías a distancia, en circunstancias de malas condiciones de visibilidad, a causa de las neblinas. En interesantes experimentos se han conseguido fotografías impresionantes obtenidas desde gran altura desde aviones, en lugares, como las costas inglesas, donde las brumas son frecuentes.

Lo rayos infrarrojos, insensibles para la retina hu-



La cámara fotográfica para niebla instalada en el puente de mando de un buque.

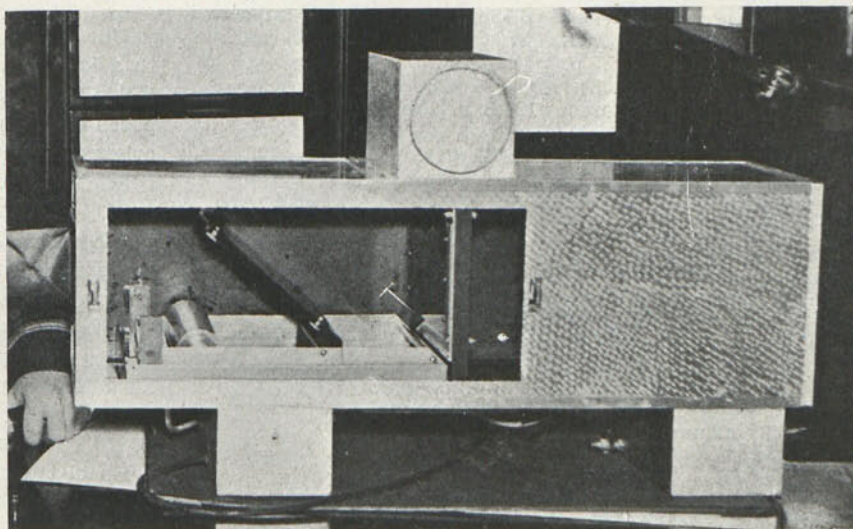
mana, pero que pueden impresionar emulsiones fotográficas adecuadas, tienen la propiedad de atravesar la niebla, cosa que no es posible a ninguno de los rayos luminosos del espectro. Esta preciosa facultad puede proporcionar a la navegación una ayuda inapreciable para salvar los angustiosos peligros de la niebla.

Aunque en los comienzos de la aplicación de esta propiedad, y sin que el progreso haya llegado a proporcionar un dispositivo eminentemente práctico, han comenzado ya a instalarse en los buques cámaras fotográficas para el empleo de películas sensibles al infrarrojo y con dispositivos especiales que permiten obtener un revelado rápido de las fotografías. Así, en el que reproducimos en las adjuntas fotografías, se ha conseguido obtener la película revelada a los treinta segundos de hecha la fotografía, permitiendo de esta manera obtener sucesivamente desde el puente del buque datos suficientes para evitar el peligro de un abordaje o una varada.

Modificación de los Diesel

La mayoría de las motonaves construidas antes de 1929 llevaban para su propulsión motores Diesel de inyección de aire. Actualmente ya no se instala en los buques tal clase de maquinaria, pues en todos los casos se utilizan motores Diesel sin inyección de aire, ya que las ventajas de este último tipo se hallan plenamente reconocidas.

Es natural que los armadores que han tocado los beneficios en un barco provisto de esta nueva clase de



Interior de la cámara fotográfica de niebla.

motores, al comparar sus resultados con los obtenidos con los motores antiguos, procuren investigar la probabilidad de convertir el tipo antiguo mediante una modificación, para obtener el tipo moderno.

Por medio del sistema llamado Archauloff puede esto conseguirse. Se ha verificado ya esta operación en más de 30 buques, y los resultados son tales, que seguramente aumentará esta cifra grandemente. Las modificaciones que se necesitan operar son muy pequeñas, pudiendo ser terminadas en un par de semanas, siendo el coste relativamente económico.

Como ejemplo, podemos poner el de un buque construido en 1922 equipado con motores Diesel de una fuerza de 3.100 i. h. p., al cual, por medio del sistema Archauloff, se le ha efectuado la modificación de que nos estamos ocupando.

Teniendo en cuenta el mismo viaje, bajo las mismas condiciones de tiempo y en la misma línea de carga, se registró el resultado comparándolo con otro realizado con los motores en su forma antigua.

El viaje, con los motores sin modificación, fué desde Colombo a Amberes, con escalas desde el 19 de febrero al 21 de marzo de 1934. El calado era 24 pies, 2 pulgadas a popa y 23 pies 10 pulgadas a proa, o sea un calado promedio de 24 pies.

El primer viaje, después de efectuada la modificación, fué también de Colombo a Amberes, con escalas, siendo el 2 de agosto la fecha de salida y el 21 del mismo mes de 1934 la fecha de llegada. El calado del buque era 22 pies 6 pulgadas a proa, y 25 pies 6 pulgadas a popa, o sea un calado medio de 24 pies.

Resultado de ambos viajes.

	Antes de la modificación	Después de la modificación
Distancia recorrida.....	6.795 millas.	7.216 millas
Consumo de aceite.....	276,5 ton.	276,55 ton.
Presión media (K. p. cm ²)	6,05	5,73
Velocidad de los motores	124,3 r. p. m.	127,4 r. p. m.
Consumo por I. H. P. hora	141 grs.	198 grs.
Tiempo de navegación...	684 horas	689 horas
Kgs. por milla.....	41,4	38,4
Velocidad	10,1 millas	10,5 millas
Viento	4	4
Mar	4	4

El resultado final es que con menos caballos indicados (pero más potencia sobre el eje) ha sido posible conseguir 3 revoluciones más de la hélice, haciendo que el buque gane 0,4 de milla horaria, reduciendo el 8 por 100 del consumo de combustible.

Los ascensores del "Queen Mary"

Se ha provisto al "Queen Mary" de veinte ascensores del modelo más moderno, para facilidad de desplazamiento vertical a bordo.

Estos ascensores de buques difieren en cierto modo de los que se utilizan en los edificios terrestres. Su estudio y construcción es mucho más difícil. Están provistos de dispositivos especiales para permitir su funcionamiento a pesar de las cabezadas y balances del buque; también debe preverse la protección que requiere su mecanismo contra la humedad y la sal debida a la especial atmósfera que las rodea.

Los ascensores del "Queen Mary" pueden funcionar con motores auxiliares, que reciben la energía de la planta de urgencia en caso de interrupción de la línea principal de corriente. Todos los ascensores instalados a bordo son idénticos y sus partes son intercambiables, así que sólo es necesario llevar un reducido número de piezas de repuesto.

De los veinte ascensores, siete se destinan para el pasaje de primera clase. Cada uno de éstos tiene una capacidad de 1.800 libras a una velocidad de 200 pies por minuto, desplazándose en alturas de 27 a 50 pies. Los alojamientos de la clase turista llevan dos ascen-

sos de la misma capacidad y velocidad y otros dos los departamentos de tercera clase.

Además lleva dos ascensores para los equipajes, con una capacidad de 2.240 libras a 100 pies por minuto; dos elevadores para el servicio de personal, de 1.200 libras de capacidad y 200 pies de velocidad, y tres montacargas de las mismas características que los destinados a equipajes. También lleva un ascensor para los maquinistas, de la misma capacidad y velocidad que los mencionados para pasajeros, y, por fin, lleva otro destinado a las provisiones que se utilizan en las máquinas del buque.

Aumento de velocidad de dos millas por modificación en los motores y en el casco

Uno de los más graves problemas que se le presenta a los armadores es la decisión con respecto a la velocidad que han de dar a los buques. Después de unos pocos años algunas veces se halla que la velocidad que originariamente se consideraba adecuada, se hace insuficiente, y con objeto de poder concurrir en el mercado, es necesario apelar a ciertos medios para aumentar la velocidad de los buques en servicio. Ese ha sido el caso reciente de un buque construido hace cinco años.

Esta motonave, de 462 pies de eslora y 61 pies de manga, está provista de dos motores del tipo Burmeister and Wain, que desarrollan 3.200 caballos en el eje a 110 revoluciones por minuto. En las pruebas alcanzó 16,4 millas de velocidad.

En el tráfico en que se ocupa se han puesto en servicio otros buques más veloces, y para poder competir se hace preciso aumentar su velocidad. Modificando un tanto los motores para sobrealimentarlos, se puede aumentar su rendimiento en 20 por 100, con lo cual se ganaría una milla, haciendo que su velocidad sea 17,4 nudos horarios.

Se ha estudiado la modificación del casco teniendo en cuenta, primero, que la eslora no exceda en 33 pies de la original; segunda, que la velocidad llegue a ser de 18 1/2 millas; tercero, que no sufra la buena navegabilidad, y, por fin, que el coste sea reducido.

Se ha decidido modificar el casco cortándole 46 pies en la zona de proa y sustituirla con una parte nueva de forma Yourkeviten, de 73 pies de larga, lo cual da un aumento de 27 pies, o sea el 5,7 por 100 de su eslora primitiva. El peso total del acero necesario es de 220 toneladas, y el coste total representa alrededor de £ 18.000. Al efectuar las pruebas en el tanque de experimentación se consiguieron 18,55 millas de velocidad.

Si en lugar de modificar el casco se hubiese pretendido conseguir esa velocidad aumentando la potencia propulsora (si ello fuese posible), se hubiera necesitado 2.620 caballos de fuerza (b. h. p.), lo que hubiera costado unas £ 50.000.

BIBLIOGRAFIA

EL PATRON DE YATE, por el doctor D. Pastor Nieto Antúñez. Con el Reglamento de Regatas, y su interpretación gráfica. Indispensable a patrones de yate y cabotaje de primera clase. Segunda edición. Imprenta Moret. La Coruña; 327 páginas. Precio: 5 pesetas.

Su autor, el conocido deportista y doctor en Medicina, cuya actuación como patrón de yate y secretario del Club Náutico de La Coruña le han hecho ocupar un destacado puesto entre los muchos aficionados al noble deporte de las regatas a vela, nos ofrece la segunda edición de su interesante y ameno libro, de gran utilidad no sólo para los que toman parte en las pruebas y concursos de embarcaciones de recreo, sino de indudable necesidad para los socios de Clubs y entidades náuticas, autoridades marítimas, etc., que intervienen como Jurados en las regatas, pues contiene el Reglamento internacional de regatas, con su interpretación gráfica, inédito hasta ahora en España.

Es además un libro de vulgarización y cultura marítima muy digno de elogio, que merece figurar en la biblioteca de todo buen aficionado a las cosas de mar, pues contiene un vocabulario de términos marítimos y un apéndice con las contestaciones que completan los programas para obtener el título de Patrones de yate, y cabotaje de primera clase.

Felicitemos al doctor Nieto por su afortunado trabajo, que recomendamos a nuestros lectores, profesionales o profanos, Clubs de regatas, autoridades de Marina, patrones de Cabotaje y, en general, a todos cuantos tengan relación con las múltiples actividades marítimas, y enviamos un cordial saludo al gran marino que lleva dentro el prestigioso doctor.

BRITISH MERCHANT SHIPS, por E. C. Talbot-Rooth.—Editado por Rich & Gowan, Ltd., 27, Maiden Lane-Strand, Londres W. C. 2.—Precio: £ 1. 1. 0.

Este volumen da una información detalladísima sobre la composición de la flota mercante británica.

Lleva ilustraciones en colores, en forma que permite reconocer fácilmente a los buques en el mar, comprobando al momento a qué Compañía pertenecen. Al mismo tiempo su texto da amplia información sobre la composición y la historia de las Compañías navieras británicas. Al final contiene unas láminas en colores con las características de las contrasenas y las chimeneas de las diferentes entidades navieras.

A MILLION MILES IN SAIL, por J. H. McCulloch, Londres.—Precio, 12 s. 6 d.

Este libro contiene una selección de interesantes episodios tomados de la vida como capitán de uno de los más conocidos durante los últimos años en que la navegación a vela se hallaba en su apogeo.

En él se expresan interesantes afirmaciones en cuanto al mar de Sargaso; sobre la altura y longitud de las olas; se estudian las corrientes oceánicas, la vida de los albatros y pingüinos y aun se habla de la inofensividad de los tiburones.

Trae unos cuantos capítulos en que se describen, con una gran fuerza de expresión, las tormentas en el mar, siendo uno de los principales aquel en que trata de la fragata

"Artic Stream", corriendo a palo seco un temporal del Oeste a la altura de Cabo de Hornos.

Va provista la obra de algunas ilustraciones sobre los asuntos tratados en ella.

THE SPANISH ARMADA, por Lorna Rea, Londres.—Editor, Peter Davies.—Precio, 5 s.

Para este pequeño trabajo, su autora, Miss Lorna Rea, se ve que ha estudiado profundamente mucho de lo que se ha escrito sobre suceso tan importante en la historia marítima, consiguiendo presentar al público un volumen muy agradable.

Comienza su obra haciendo un estudio de Felipe II, el sombrío rey, como ella le llama, y termina con la descripción de la Armada ya deshecha, haciendo rumbo hacia España.

Hace una apología de la reina Isabel de Inglaterra.

Aunque su autora no nos dice nada nuevo sobre el tan memorable acontecimiento, sin embargo, tiene la habilidad de relatarlo de una manera tan especial, que tiene al lector continuamente interesado hasta dar fin a su lectura.

BROWN'S NAUTICAL ALMANAC, 1935.—Brown, Son & Ferguson, Ltd., 52-58 Darnley Street. Glasgow, S. 1.—Precio: 3 chelines.

Damos cuenta de la publicación del tomo correspondiente a este año del conocido Almanaque Náutico que desde hace cincuenta y ocho años viene publicando la Casa Brown, Son & Ferguson, Ltd. En más de 700 páginas publica un conjunto de tablas náuticas y de datos útiles para el navegante, que hace que sea una obra indispensable en el cuarto de derrota. Además del calendario náutico y datos muy útiles para el navegante, la obra publica multitud de informaciones y datos, como tablas de distancias entre puertos de todo el mundo, tablas de mareas, datos magnéticos, faros y luces de las costas de Gran Bretaña e Irlanda y los principales de otros países, meteorología náutica, informaciones sobre puertos ingleses, legislación, etcétera, etc.

EL FIRMAMENTO. Edición reducida, por Luis Rodés, S. J.—Salvat Editores.—Barcelona.

Ha sido una excelente idea de la Casa Salvat Editores la publicación de una edición reducida de la formidable obra "El Firmamento", del Padre Rodés, autoridad de prestigio internacional en cuestiones astronómicas.

En esta edición reducida de "El Firmamento" se ha mantenido el plan de la primera obra, repitiéndose todo lo que puede ser de interés para las personas cultas en general y condensando o eliminando aquellas materias cuyo estudio es más propio del técnico.

La obra proporciona a los lectores un tratado elemental de astronomía, o, por decir mejor, de astrofísica, dando una visión adecuada del Cosmos y estimulando su lectura la afición a estudios e investigaciones de ampliación.

Entre los marinos, que por necesidad profesional usan la Astronomía como ciencia auxiliar, les será grata y provechosa la lectura de esta obra, que divulga las maravillas del Universo.

INFORMACION GENERAL

NAVEGACION

La línea España-Buenos Aires.

Comentando la información facilitada por la Compañía Ibarra sobre la suspensión de los servicios entre España y América del Sur, "La Razón" de Buenos Aires dice lo siguiente:

"Resulta difícil creer que el Gobierno español se resista a acceder a las demandas de apoyo que ha formulado dicha empresa—tan profundamente arraigada ya entre nosotros—y cabe esperar que dichas demandas se resuelvan favorablemente para evitar que servicios tan eficientes queden interrumpidos."

La Marina mercante noruega.

Según estadísticas oficiales recientemente publicadas, la flota mercante noruega durante el curso del año último, ha sufrido una reducción de 57 unidades, con un total de 79.522 toneladas.

La flota se compone en 1.º de enero de 1935, de 3.918 buques con 3.985.363 toneladas, de los cuales 1.666 son vapores (2.069.438 toneladas), 2.002 son motonaves (1.905.548 toneladas), y 140 veleros (79.522 toneladas).

El número de buques de vapor ha iniciado una disminución de 98 unidades, con 168.864 toneladas; las motonaves, por el contrario, se han aumentado

en 51 unidades, con 90.052 toneladas, y el número de los veleros se ha reducido en 10, con 610 toneladas.

Cincuenta y ocho buques (27.371 toneladas) han sido dados de baja en las listas de inscripción, como consecuencia de naufragios o averías importantes; 47 unidades (57.649 toneladas) han sido vendidas para ser desgüazadas en el extranjero.

En cuanto a nuevas construcciones, se hace notar que 30 buques (13.516 toneladas) han sido construidos en astilleros noruegos, y 14 unidades, de las cuales dos son motonaves, han sido construidas en astilleros extranjeros y, por fin, nueve buques de vapor con un total de 11.850 toneladas, han sido adquiridos por compra a armadores extranjeros.

Este es el tercer año que la flota mercante noruega acusa una disminución en su tonelaje. Durante el curso de 1932 esta disminución alcanzó 33.752 toneladas; en 1933, a 109.550 toneladas, y en 1934, como decimos más arriba, ha sido de 79.522 toneladas.

Restricción de servicios holandeses.

Debido a exigencias por parte del Gobierno holandés, la Compañía Royal Dutch de Amsterdam, que presta servi-

cio de pasaje y mercancías al Sur de América, se ha visto precisada a abandonar por completo el servicio de pasajeros y restringir considerablemente el servicio de mercancías.

Los dos buques de pasaje "Flandria" y "Geldria" han quedado amarrados; el "Orania" se perdió recientemente en la costa de Portugal, y se procederá dentro de poco a amarrar también al "Zeelandia". Con este motivo quedará desembarcado mucho personal, que vendrá a agravar la situación actual.

La Marina rusa.

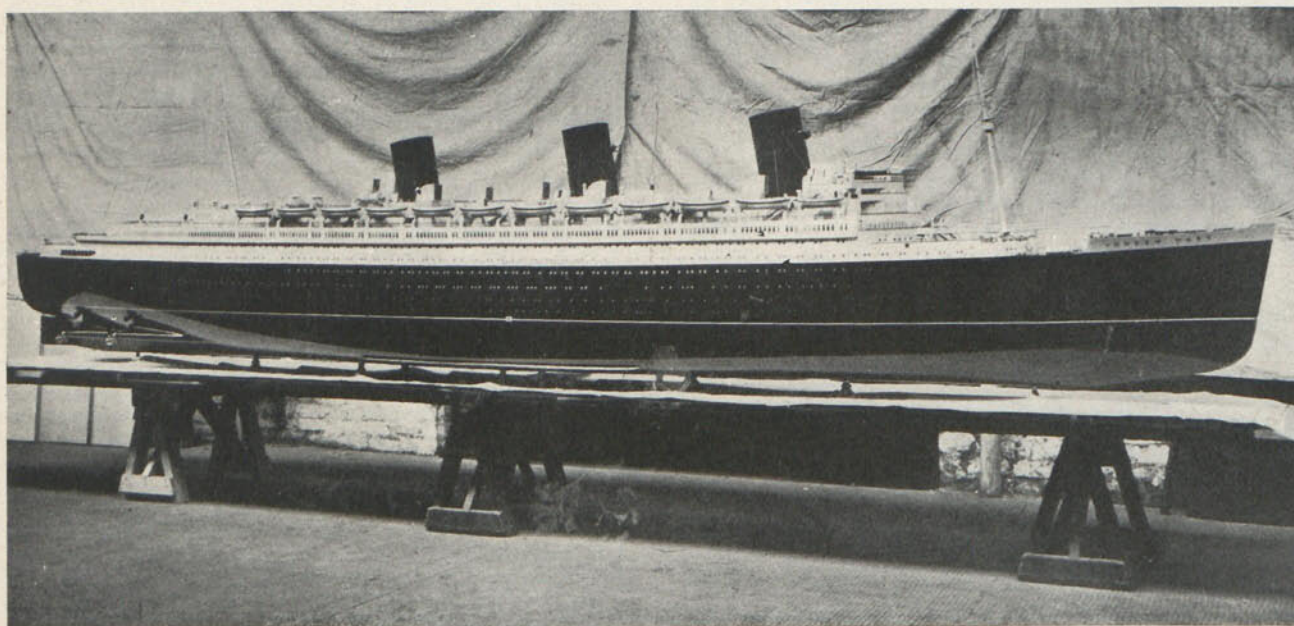
Comunican de Rusia que se está gestionando la compra de un buque inglés para dedicarle al servicio de pasajeros entre Leningrado y Nueva York.

El servicio de pasaje en el Atlántico.

El servicio de pasajeros entre los puertos del Norte de Europa y Norte de América, se realiza como se sabe por quince empresas navieras, que mediante convenio, dedican ochenta buques de acuerdo con los Estatutos que fijan las Conferencias que periódicamente celebran.

El número de viajes que se efectuaron hacia el Oeste durante 1934, fué de 603, contra 665 el año precedente.

Hacia el Este, los viajes fueron 607 el año último y 672 en 1933.



Modelo del "Queen Mary", reproducción exacta de lo que será el magnífico transatlántico inglés.

El total de pasajeros transportados en 1934 hacia América, fué de 216.127; en 1933 se elevó a 230.845. Hacia Europa se transportaron 222.755 en 1934, contra 217.160 en 1933.

El mayor número de personas conducidas sobre el Atlántico del Norte durante el año 1934 por una misma Compañía es de 65.214, que corresponde a la flota Lloyd Norte Alemán de Bremen. La ocupación media de todos los vapores de los países interesados en el tráfico marítimo en la ruta mencionada durante el año pasado, ha sido de 359 pasajeros por viaje, habiendo alcanzado la Lloyd Norte Alemán con sus vapores la mayor ocupación, con un promedio de 677 pasajeros por vapor.

Expresamos a continuación las ocupaciones promedias de los principales vapores de la ruta Europa del Norte-Norteamérica, que es la principal ruta marítima mundial, sobre todo en cuanto al servicio de pasaje se refiere:

Vapor "Bremen" (Lloyd Norte Alemán), 858 personas por viaje.

Vapor "Europa" (Lloyd Norte Alemán), 798 personas por viaje.

Vapor "Berengaria" (Cunard Line), 540 personas por viaje.

Vapor "Ile de France" (Cie. Générale Transatlantique), 519 personas por viaje.

Vapor "Olimpic" (White Star Line), 499 personas por viaje.

Vapor "Aquitania" (Cunard Line), 494 personas por viaje.

Vapor "Mauretania" (Cunard Line), 264 personas por viaje.

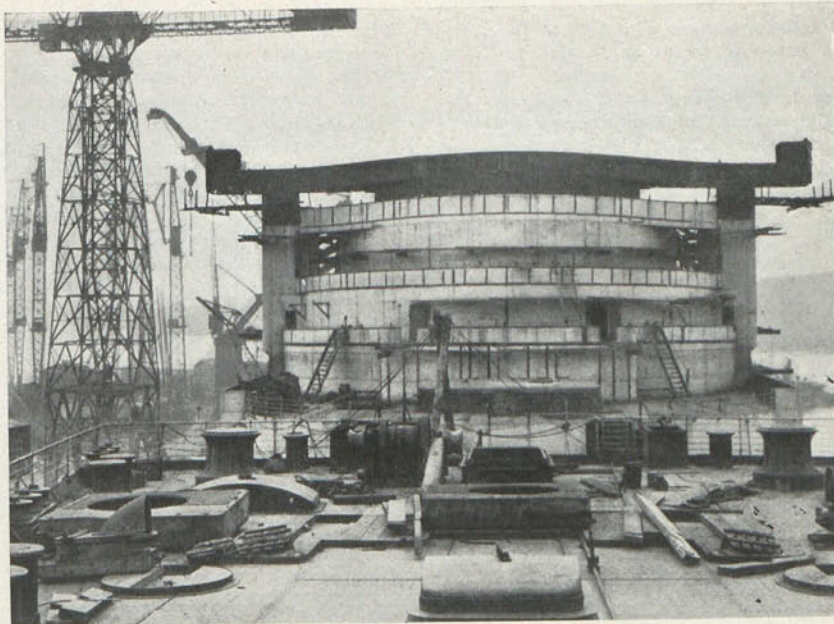
La reorganización de la Marina italiana.

El Gobierno italiano ha aprobado un plan que tiende a reorganizar la flota mercante nacional. Según los términos de tal plan, todos los buques mercantes que aseguren el servicio entre los puertos italianos y los puertos del Mar Negro, Palestina, Egipto y China, serán reemplazados, por lo cual se necesitará construir tres grupos de buques de 3.500 a 18.000 toneladas, con velocidades de 17 a 25 nudos.

Los buques del grupo que tengan mayor velocidad se utilizarán para combatir la competencia extranjera en las líneas que ligan los puertos del Mediterráneo con los del Extremo Oriente.

El tráfico de la línea Italia-Africa del Sur.

Según declaraciones del ministro de Industria y Comercio de la Unión Sudafricana, los datos relativos al ejercicio de la línea italiana de navegación que une el Sur de Africa con los puertos del Mediterráneo, son los siguientes:



Detalle de la construcción del "Queen Mary". Estado de las obras del puente a principios de abril.

Los buques italianos, durante el período de 1.º de marzo al 31 de diciembre de 1934, han efectuado cincuenta y cinco viajes a los puertos de La Unión, desembarcando un total de 58.520 toneladas de mercancías, mientras el total de las mercancías embarcadas en los puertos de La Unión ascendió a 47.050 toneladas. El número de pasajeros transportados por la Sociedad de navegación "Italia" durante el mismo período fué de 1.941, de los cuales 1.692 desembarcaron en la ciudad de El Cabo. El número de pasajeros embarcados en los barcos de las dos Compañías de navegación italianas que efectúan el servicio, ascendió a 2.014. La "Italia" y la "Libera Triestina", que son las Compañías que efectúan este servicio, se benefician de un subsidio anual de 150.000 libras que concede el Gobierno de la Unión Sudafricana; acuerdo que fué tomado con gran extrañeza de los ingleses, después de haberse celebrado la Conferencia del Imperio Británico en Otawa.

El fin de la White Star Line, Ltd.

Una asamblea extraordinaria de la White Star Line que tuvo lugar el 7 de marzo, tuvo por objeto proponer la disolución de la Sociedad, pues estimaba el Consejo que la empresa, por la situación de su pasivo, se halla en la imposibilidad de continuar sus operaciones. En el balance de 1933 el déficit se elevó a 2.167.714 libras, comprendiendo 1.487.807 libras que representa la pérdida sufrida en la venta de la Aberdeen Commonwealth Line.

El convenio de armadores de buques-tanques.

El Consejo que administra los fondos constituidos por el tanto por ciento de los fletes brutos devengados por los buques-tanques, ha acordado repartir dos chelines y medio por tonelada de registro bruto por mes, a los buques que pertenecen a los armadores que son miembros de tal Asociación, sobre el tonelaje que tienen amarrado, teniendo en cuenta que para el cálculo de la cantidad global, a los buques amarrados se les considerará con un 70 por 100 de su tonelaje efectivo.

El tanto por ciento fijado como impuesto a los buques-tanques en servicio no se ha modificado; continúa siendo el 15 por 100 de los netamentos por viaje, y el 18 por 100 cuando los fletamentos son por tiempo.

La flota mercante belga.

En 1.º de enero de este año, la flota mercante belga se componía de 100 unidades, con un registro bruto de 363.000 toneladas. En 1929 existían 153 buques con 509.000 toneladas; por lo tanto, la disminución ha sido de 53 buques con 146.000 toneladas, o sea un 30 por 100, siendo el país que ha experimentado relativamente mayor disminución.

Los astilleros que se hallan cerrados pueden dar ocupación regular a 3.500 hombres, que están actualmente en paro forzoso.

Recientemente, gracias a la insistencia del ministro de Transportes, del cual dependen los servicios de la Marina mercante, se han incluido en un presupuesto

to extraordinario 25 millones de francos para ayuda de la Marina mercante, debiendo considerarse esta cantidad como anticipo reintegrable sobre los beneficios eventuales ulteriores, obligando a los armadores a mantener en servicio determinados buques que estaban a punto de ser amarrados.

La Marina mercante argentina.

En los medios gubernamentales se están estudiando medidas encaminadas a la creación de una Marina mercante argentina. El Departamento de Marina ha creado una Comisión especial, que está estudiando la posible legislación y métodos de reglamentación para una empresa de esta clase.

Aunque Argentina es una de las naciones comerciales más importantes del mundo, la Marina mercante del país es reducidísima. Actualmente sólo cuenta con 250 embarcaciones, cuyo tonelaje total es de 270.000 toneladas; es decir, con un término medio de 1.000 toneladas por barco. La mayor parte de esta Marina mercante hace servicio costero entre los puertos argentinos o el comercio de los ríos Uruguay y Paraná.

La nueva Marina mercante será propiedad de Empresas particulares, con un subsidio, posiblemente, del Gobierno, en una u otra forma. Se duda de que la Marina mercante que cree Argentina pueda llegar a competir con las poderosas líneas de Inglaterra y los Estados Unidos. Desde luego, ten-

drán que pasar muchos años, con un largo período de desenvolvimiento, para que la Marina mercante argentina pueda competir con los servicios de esas dos naciones.

Otros son partidarios de que la nueva Marina mercante argentina se dedique exclusivamente al comercio con los puertos de los países de América del Sur, un campo que virtualmente casi no está invadido.

No hay vapores, por ejemplo, que naveguen regularmente entre Argentina y Cuba, Argentina y Méjico, Guatemala, Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Venezuela y Colombia.

La única manera que Argentina puede transportar o recibir mercancías de estos puntos es cambiando las mercancías de barco o a lo largo de la ruta, lo que significa una pérdida muy gran-

de de tiempo y fletes mucho más elevados.

El comercio de la Argentina, con los otros países de la América latina, ascendió durante 1933 a 181.847 pesos, es decir, sobre un 30 por 100 de su comercio total con Inglaterra o un 10 por 100 de su total comercio mundial.

Con esto y el aumento de tráfico entre los puertos de América del Sur habrá base suficiente para una Marina mercante nacional.

Se ha sugerido que la Comisión debía estudiar el establecimiento de dos líneas: una por el Pacífico y otra por el Atlántico. La primera, dando la vuelta al estrecho de Magallanes, para ir a Chile, Perú, Ecuador, Colombia, países de la América Central y posiblemente Matzalan, en Méjico. La segunda línea tocaría en los puntos más importantes del Atlántico.

PUERTOS

El puerto de Amberes durante el mes de marzo.

Durante el mes de marzo último entraron en el puerto de Amberes 866 buques, con un porte total de 1.737.902 toneladas, de los cuales 698 fueron vapores, con 1.461.637 toneladas; 147 motonaves, con 272.160 toneladas; 18 veleros a motor, con 1.837 toneladas, y tres veleros, con 2.268 toneladas.

Durante el mismo período en 1934, entraron 864 vapores con 1.697.076 toneladas, de los cuales 682 fueron vapores, con 1.382.272 toneladas; 120 motonaves, con 297.532 toneladas; 58 veleros con motor, con 8.488 toneladas, y cuatro veleros, con 1.784 toneladas.

Durante los tres primeros meses del año actual, el número de buques entrados se eleva a 2.460, con 4.952.163 toneladas, siendo vapores 1.975, con toneladas 4.050.702; 428 motonaves, con 889.211 toneladas; 49 veleros a motor, con 6.684 toneladas, y ocho veleros, con 5.356 toneladas.

Durante el mismo período de 1934 las entradas sumaron 2.418 buques, con toneladas 4.932.660, de los cuales 1.947 fueron vapores, con 4.030.693 toneladas; 333 motores, con 876.112 toneladas; 123 veleros con motor, con 18.850 toneladas, y 15 veleros, con 7.005 toneladas.

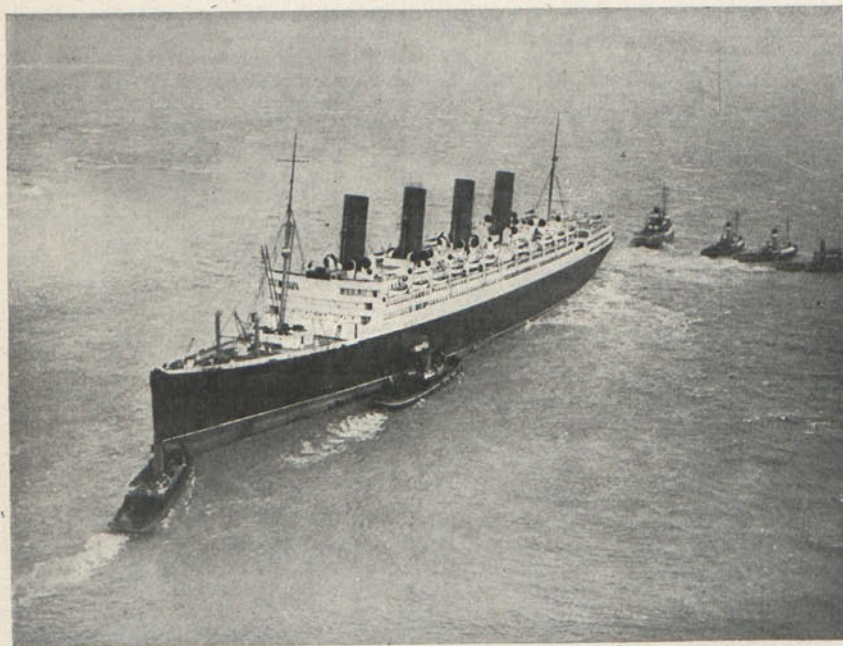
El puerto de Marsella.

El tráfico efectuado en el puerto de Marsella durante el curso del año último ha sido de 16.323 buques entrados y salidos, contra 15.836 en el año 1933. El movimiento de mercancías (importación y exportación), se elevó a toneladas 5.945.956, que representa una disminución de 371.853 sobre el año anterior.

Movimiento en el puerto de Rotterdam.

Durante el último mes de marzo han arribado al puerto de Rotterdam 863 buques, con 1.393.244 toneladas de registro bruto.

En marzo de 1934 la entrada de bu-



El paquebote "Aquitania", que embarrancó el 10 de abril en aguas de Southampton, consigue, a las veinticuatro horas de esfuerzos, reflotar, ayudado por nueve remolcadores, tres de los cuales quedan ocultos en la fotografía por el casco del coloso.

ques alcanzó la cifra de 863 unidades, con un registro bruto de 1.276.669 toneladas.

Durante el primer trimestre de 1935 y 1934, las entradas de buques fueron 2.446 y 2.445, con un registro bruto de 3.928.909 y 3.693.152 toneladas, respectivamente.

El tráfico en puertos italianos.

El tráfico en los puertos de Italia durante 1934 comprende 547.973 buques, contra 519.641 en el año 1933. Según la Dirección general de Aduanas, los buques italianos han participado el año último con 524.723 buques, y los extranjeros con 23.240, contra 498.890 y 20.751, respectivamente, durante el año precedente.

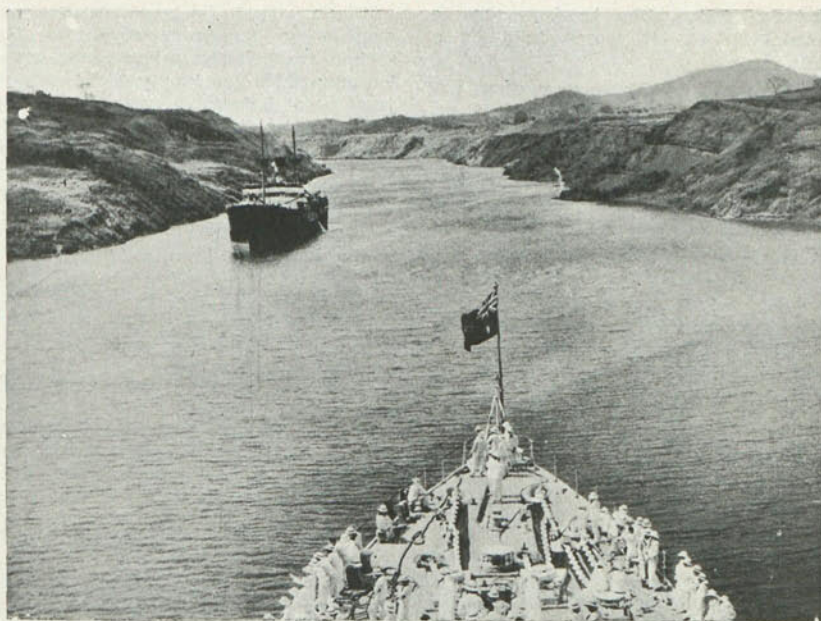
Las mercancías desembarcadas ascendieron a 27.769.221 toneladas en 1934, y a 24.334.048 en 1933.

El total de las mercancías embarcadas fué de 10.115.781 toneladas durante 1934, contra 9.329.430 en 1933.

Los viajeros desembarcados fueron 3.561.425 en 1934 y 3.515.491 en 1933; los pasajeros salidos sumaron 3.537.566 el año 1934, contra 3.511.671 en 1933.

Puerto autónomo de Burdeos.

El tonelaje global del tráfico de mercancías acusa un aumento de 2,6 por 100 sobre el año 1933, y casi de 4 por 100 sobre el de 1932. Solamente acusa una disminución de 3,5 por 100 sobre el trá-



Vista del Canal de Panamá tomada desde el "Australia", de la flota de guerra británica.

fico con respecto al año 1928, último año que puede considerarse normal, anterior a los dos años excepcionales de 1929 y 1930.

El tráfico total ascendió a 4.215.035 toneladas, presentado por un tonelaje de registro bruto de 8.292.846 toneladas. El movimiento de pasajeros se elevó durante el año último a 75.575.

diéndose suprimir las turbinas para la marcha atrás. Además se adaptan perfectamente a los motores Diesel.

Entrega de dos cañoneros a Méjico.

El 9 del mes pasado se verificó en los muelles de la Compañía Euskalduna el abanderamiento de las lanchas cañoneras números 22 y 23 que han sido construidas para la Marina mejicana.

Asistieron el embajador mejicano en Madrid, general Pérez Treviño y su esposa, las autoridades locales, diputados a Cortes señores Horn y Robles, cónsul de Méjico en Bilbao, comodoro jefe de la misión naval mejicana en España, señor García Jurado y el personal técnico de la Euskalduna.

Al ser izadas las banderas la banda de música del batallón de Montaña tocó los himnos de Méjico y España.

El comodoro, señor García Jurado, dió posesión, en nombre del presidente de la República de su país, a los comandantes de las unidades citadas, así como al jefe de la escuadrilla.

Después pronunció unas palabras de agradecimiento por las atenciones que están recibiendo en España.

El alcalde de la ciudad también discursó congratulándose de que se hayan llevado a cabo estas construcciones en las industrias españolas, e hizo votos por que continúen las relaciones cordiales que unen a los dos países.

Todavía faltan por entregar a la Ma-

CONSTRUCCION NAVAL

Nuevo buque pesquero.

El 6 del mes pasado fué botado al agua en los astilleros "El Cantábrico", situados en Natahoyo (Gijón), el bou "Bayona", construido para los señores Hijos de Ojeda.

El casco es de hierro; tiene 28 metros de eslora; 6 metros de manga, y 3,50 de puntal, desplaza 140 toneladas, su máquina es de una potencia de 180 caballos, y fué construida íntegramente en los talleres de los señores Ojeda, así como también los elementos auxiliares del buque, tales como dinamos, centrifugas, etc.

El bou "Bayona" está dotado de todos los adelantos modernos en esta clase de embarcaciones, y dispone de un aparato receptor y trasmisor de radio, y una sonda eléctrica.

Las neveras, también eléctricas, disponen de una capacidad para 40 toneladas de pescado.

Los departamentos para la tripulación se hallan instalados con toda cla-

se de comodidades, existiendo departamentos donde los marineros no tienen necesidad de salir a cubierta para ir a efectuar sus guardias.

El bou "Bayona" llamó poderosamente la atención, siendo muchísimo el público que desfíló por el mismo, elogiando su construcción.

Con este nuevo buque de pesca ascienden a 16 los buques de que disponen los señores Hijos de Ojeda, y según nuestras noticias el "Bayona" será dedicado a la pesca en las playas del Norte, Francia e Irlanda.

Propulsión eléctrica en los buques.

El número de buques con propulsión eléctrica actualmente en servicio en todo el mundo es de 200, y su potencia global se eleva a 1.500.000 CV.

Este sistema de transmisión permite el empleo de turbinas de vapor, tan perfeccionadas como las que se utilizan en las instalaciones terrestres, pu-

rina de Méjico ocho lanchas, que se terminarán en los meses de junio o julio.

La Cámara de Comercio y otras entidades vizcaínas se proponen rendir un homenaje a los marinos mejicanos, y antes de que zarpen todas las unidades con rumbo a América se hará entrega de una placa a la oficialidad para que la entreguen al presidente de aquella República.

Reforma en la escala de primas a la construcción naval.

Con objeto de evitar la completa paralización de los astilleros nacionales, el Ministerio de Industria y Comercio ha dictado un decreto que modifica varios artículos del reglamento de primas a la construcción.

En su virtud, los constructores nacionales de buques satisfarán los derechos arancelarios correspondientes a los materiales que importen del extranjero, pero disfrutarán de primas a la construcción que oscilarán entre 176 pesetas por tonelada bruta de arqueo total en las embarcaciones de madera de todas clases, construídas para nave-

gar sin motor propio, hasta 440 pesetas para buques de pasaje construídos con casco de hierro, acero o mixtos, con motor propio, pudiéndose bonificar aún la última de dichas primas con un 10 por 100 de su importe inicial por cada milla entera de velocidad que en prueba a media carga exceda el buque de 16 millas.

PESCA

Lo que captura un pescador.

Teniendo en cuenta las cantidades capturadas y el número de personas que se emplean en las operaciones de la pesca en cada nación, podemos deducir los datos siguientes:

Un pescador inglés produce 12.000 kilogramos al año; un holandés, 6.000 kilogramos; un alemán, 5.500 kilogramos; un español, 2.140 kilogramos; la producción de un pescador francés alcanza la cifra de 2.100 kilogramos por año.

Como es natural, en estas cifras in-



El puerto de Chicago y el "Loop", zona de los negocios de la pujante urbe. En el centro de la fotografía se distingue el río y las instalaciones ferroviarias de la Union-Station.

fluyen no solamente la riqueza en pescado de las costas que rodean a cada nación, sino los medios que se utilizan en cada una de ellas.

Los contingentes de conservas de pescado en Italia.

La importación de pescados en conserva en Italia, además de hallarse sujeta a contingente, necesita la presentación de una licencia que autoriza al ministro italiano de Hacienda.

Industria gallega que se extiende a Chile.

Por manifestaciones hechas en Santiago de Chile por el Cónsul de aquella República en Vigo, se sabe que el poderoso industrial español don José Ramón Curbera, se propone extender hasta Chile sus instalaciones y métodos

de pesca, llevando a aquellos mares buques, elementos modernos y personal técnico adecuado.

Producción mundial de pescado.

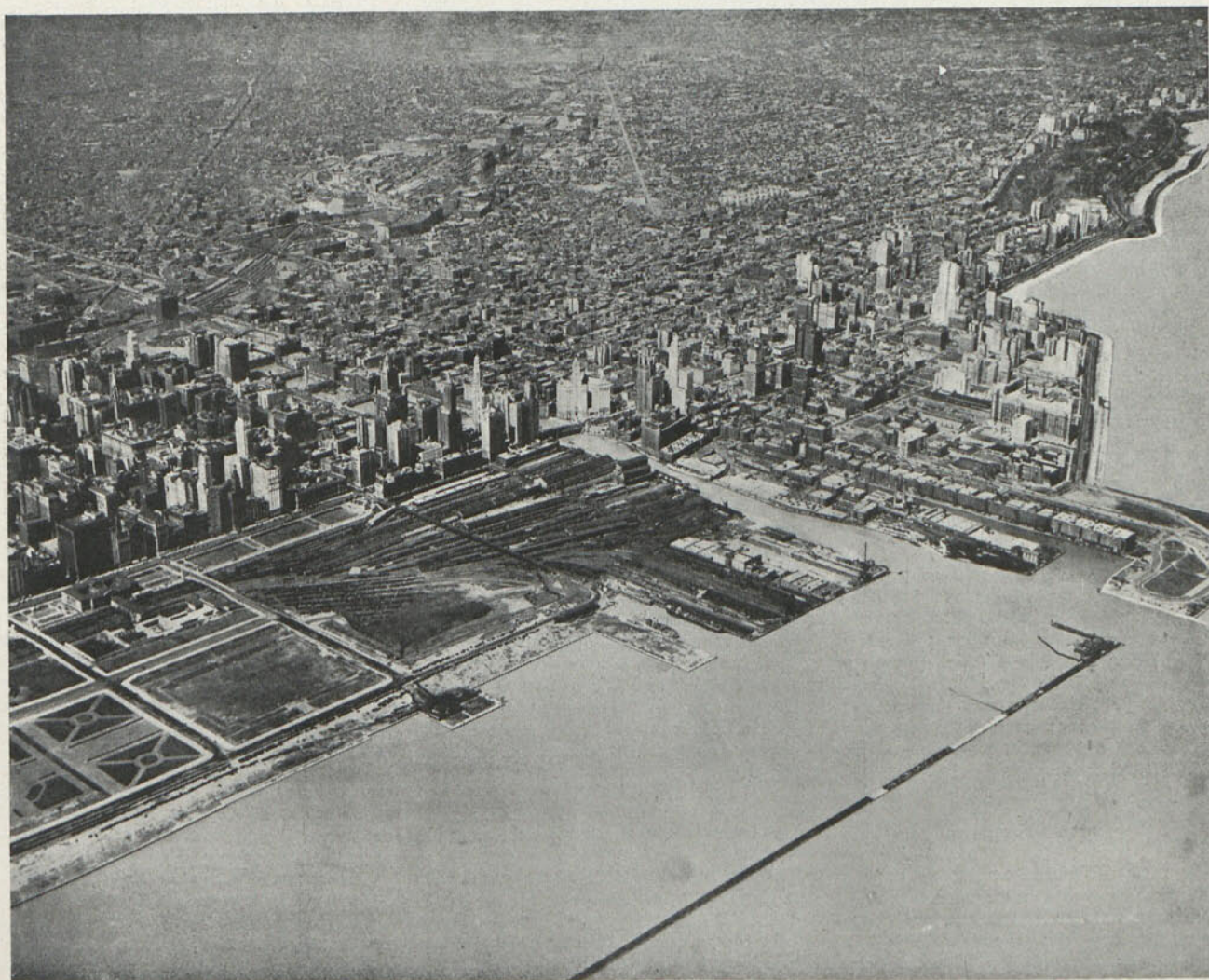
Durante el año 1933 la producción mundial de pescado ha alcanzado la cifra fantástica de 15.796.030.000 kg., con un valor global de 26.541.515.000 francos, o sea que se ha extraído del mar casi dieciséis millones de toneladas para servir de alimento a la humanidad.

El Japón, en cuyo país puede decirse que no se come más que arroz y pescado, pues éste es el principal alimento nacional, tanto para los ricos como para los pobres, es quien ha obtenido más productos del mar, habiendo alcanzado la cifra de 4.676.200.000 kilogramos. En segundo lugar, aunque a bastante distancia, le siguen los Estados Unidos, con 1.490.007.320 kg., y muy

cerca se coloca la Rusia soviética, con 1.441.904.000 kg. La Gran Bretaña se coloca en el cuarto puesto, con kilogramos 1.200.479.208.000, cuya cantidad se reparte a razón de 882.237.316 kilogramos Inglaterra y el país de Gales; 300.670.820 kg. Escocia, y solamente 18.781.072 Irlanda.

Siguen después: Noruega, con kilogramos 930.700.000, y a continuación, cosa rara, se halla Siam, con 908.000.000 de kilogramos; las Indias, con la misma cantidad; China, con 723.676.000 kilogramos; Canadá, con 544.800.000 kilogramos; Alemania, con 398.612.000 kilogramos, y España, que ocupa el undécimo lugar, con 322.370.000 kilogramos.

Portugal sigue después con 202.257.000 kilogramos; Islandia, con 189.318.000 kilogramos; Holanda, 127.396.940 kilogramos; Dinamarca, 112.592.000 kilogramos; Italia, 95.346.000 kilogramos, y por fin Terranova, con 90.800.000 kilogramos.



El puerto de Chicago, visto desde la parte del lago.



Botadura de la draga "Onger", en los astilleros de W. Simons & Co. Ltd., de Renfrew, para su empleo en el puerto colonial británico de Basrah. La botadura se ha efectuado con la draga completamente terminada, lista para salir a su destino.

La pesca en Africa occidental.

La industria de la pesca en Africa occidental ha adquirido un progreso considerable. La sociedad francesa instalada en Port-Etienne ha vuelto a reanudar las operaciones de pesca que había interrumpido en 1933 para dar salida a la gran cantidad de conservas que tiene almacenadas. Los armadores canarios que van a pescar a la bahía de Lévrier, conservan su pescado fresco, que lo venden en las Islas Canarias, y según sus declaraciones han pescado el año último 3.000 toneladas de pescado contra 3.393 toneladas en 1933; 3.443 toneladas en 1932, y 3.795 toneladas en 1931.

La pesca de la langosta se practica con dieciocho embarcaciones bretonas, que han obtenido 187.900 kilogramos de langostas y, como en años anteriores, los parajes cercanos a Cabo Blanco se han visto muy concurridos por pescadores cuyas capturas son desembarcadas en distintos puertos de Europa, conservándose a bordo el pescado por medios frigoríficos.

Pesca milagrosa.

Se está utilizando un nuevo sistema de pesca por medio de un aparato de sonda llamado "Eco sonoro", con el cual se puede comprobar la presencia de bancos de pescados que se hallan a grandes profundidades.

Un buque equipado con este nuevo invento ha podido descubrir un banco que

medía dos kilómetros de largo por 500 metros de ancho y que se hallaba a 72 metros de profundidad. A las llamadas del buque en cuestión pudieron acudir numerosos buques pesqueros al lugar señalado, habiendo podido efectuar una importante operación, pues consiguieron abarrotar sus bodegas.

Los ingleses buscan el mercado del Mediterráneo.

Dos exportadores de pescados de Yarmouth (Inglaterra) se están ocupando de mandar, en buques con instalación frigorífica, cargamentos de sardinias a Australia, Nueva Zelanda y puertos del Mediterráneo. Aprovechan además el retorno de los buques frigoríficos, que traen cargamento de carnes de Nueva Zelanda y Australia, para mandar partidas de pescado ahumado.

Para poder surtir el mercado del Mediterráneo se están edificando en dicho puerto inglés unos almacenes frigoríficos con capacidad para 88.000 cajas de arenques.

La industria pesquera en Francia.

Durante el año 1934 se ha acentuado el amarre de la flota pesquera en Francia.

El tonelaje total en servicio solamente se elevaba el año último a 41.573 toneladas, habiéndose notado una disminución del 17 por 100 con respecto al tonelaje en servicio el año anterior; esta

baja se debe principalmente al amarre de siete buques que se dedicaban a la pesca de gran altura. Por el contrario, la pesca del bacalao ha dado resultados algo mejores que en el año precedente. Los resultados de la pesca, en Terranova particularmente, han sido muy satisfactorios; la producción total de la campaña se eleva a unos 550.000 quintales, lo que representa un aumento de 60.000 quintales sobre la campaña precedente. El precio de venta ha alcanzado un aumento de un 10 por 100, con lo cual se ha conseguido cubrir en parte los déficits de las campañas precedentes.

Esta mejora de la situación para la industria de la pesca de altura, se debe a un aumento sensible en las exportaciones, que han pasado de 165.000 quintales en 1933, a 215.000 en 1934, facilitada por la reanudación de los mercados griego e italiano, que han absorbido lotes importantes de bacalao expedido de Saint-Pierre-et-Miquelon y de Francia. La exportación hubiese sido aún mayor si no hubiesen surgido dificultades en el mercado portugués, donde las importaciones de bacalao son controladas por una Comisión oficial que no ha concedido ninguna licencia de importación a los exportadores franceses desde el mes de octubre de 1934, y con lo cual han perdido un mercado que supone de 15.000 a 20.000 quintales.

El aumento de las exportaciones demuestra la eficacia de la ley de primas a la exportación, que se puso en vigor en el mes de junio de 1932, con la cual se ha podido ir ganando mercados tan importantes como son el griego y el italiano.

La mejora en el comercio de exportación de pescados ha estimulado a las empresas dedicadas a la pesca de altura, y de momento el número de buques que se pondrán en servicio para la campaña de 1935 será bastante superior a la de 1934.

La situación de la industria de la pesca costera inspira en Francia serias preocupaciones.

Los puertos del Canal de la Mancha han sido afectados por los bajos precios a que se ha cotizado el arenque, ocasionando con ello una repercusión en toda la venta del pescado fresco; en los puertos del Atlántico, al daño sentido por el empobrecimiento de los caladeros de pesca, hay que añadir los efectos producidos por la disminución en los precios de los mercados interiores.

En lo que concierne a la pesca del arenque, la producción total de los puertos de Boulogne y Fécamp, ha alcanzado 46.293.000 francos en 1934, contra 48.976.000 francos en 1933. Esta disminución se debe a la baja en el precio de venta del arenque salado y al sensible aumento en la producción del arenque capturado por los buques de arrastre. La industria intenta mejorar la situación exportando arenque fresco a

Alemania, pero estas exportaciones se han interrumpido rápidamente, pues los compradores alemanes no han podido conseguir la autorización necesaria para las transferencias de divisas en la Oficina de compensación francoalemana.

A consecuencia de los malos resultados conseguidos en la campaña del arenque en 1934, los armadores interesados en ella están tratando de llegar a una fórmula de convenio, según la cual podrían racionalizar la industria, teniendo en cuenta las variaciones que sufre el precio del arenque.

La cuantía de la pesca en fresco ha ido en aumento en los puertos de La Mancha, mientras que se ha notado una disminución en los puertos del Atlántico; pero en todos los puertos, cualquiera que haya sido la cantidad desembarcada, se ha comprobado una disminución progresiva en el tamaño del pescado grande y un aumento sensible en el porcentaje de las capturas de pescado pequeño. Estos dos fenómenos, unidos a la baja del consumo en los mercados, se ha traducido en una baja sensible en el precio de venta.

Los precios medios de venta han sido alrededor de 0,49 francos oro, tomando en conjunto la producción total de pescado fresco francés en 1934, mientras que el precio medio de 1913, poco antes de la guerra, era de 0,67 francos oro, lo cual representa una disminución en el precio de venta que alcanza a un 30 por 100, mientras que los principales capítulos en los gastos de explotación se han aumentado en un 40 por 100.

La pesca marítima en Argelia.

El puerto principal de pesca en Argelia es Orán, cuya flota comprende 98 veleros y 339 buques de propulsión mecánica, con un porte total de 2.503 toneladas. Viven de esta industria 6.796 pescadores y sus familias.

Le sigue Argel, con 90 veleros y 146 vapores y motores con 1.336 toneladas. El número de pescadores es de 930. Viene después Philippeville, con 59 veleros y 108 vapores y motores, con 753 toneladas y 671 pescadores. Por fin, se cuenta el puerto de Bona, con 357 pescadores, 66 veleros y 75 vapores y motores, con 840 toneladas.

En 1934 la producción de pesca en aquella región ha sido de 18.804.000 kilogramos, con un valor de 59 millones de francos.

Protección a la pesca en Francia.

Teniendo en cuenta que la industria de la pesca sufre una grave crisis que tiene por causa principal la insuficiencia de venta de los mercados, que ocasionan una baja considerable en los precios, en Francia se está tratando de proteger estatalmente dicha industria.



El trawler "Le Vieux Tigre" embarrancado en Lizard Point a causa de la niebla. Es extraña su posición, teniendo en cuenta que el calado de popa de estos buques es mucho mayor que el de proa.

Los pescadores en Francia perciben unos ingresos muy reducidos, pues según verídicas informaciones, la parte que ha correspondido como promedio en 1934 a un pescador de sardinas o crustáceos en Francia ha sido entre 1.200 a 1.800 francos, contra 3.400 que ganaba los años precedentes. Esto es debido en parte a la competencia extremadamente activa ejercida por los productores extranjeros, pero también a que la industria pesquera sufre en general una crisis de material. Los buques que a ella se dedican son casi todos ellos de mucha edad, siendo su promedio muy superior a los veinte años, cuando una media normal no debiera pasar de los diez años.

Por ello, cada buque viejo debe sufrir frecuentes reparaciones, que además de ocasionar gastos considerables, los inmovilizan a menudo durante largos períodos, lo cual grava enormemente la explotación de las empresas.

El ministro de la Marina Mercante se ocupa activamente de ir remediando estas deficiencias, habiendo propuesto al Consejo Interministerial Económico la adopción de diferentes medidas. Para ello se crea la institución de una tasa de 50 francos por quintal métrico sobre todas las licencias de importación de sardinas y otros pescados y crustáceos. La protección aduanera de conservas de fabricación francesa y por lo tanto de la industria pesquera que se dedica a surtirla, saldrá con esto sumamente beneficiada.

Se crea además con una parte del producto de dicha tasa un fondo especial destinado a facilitar la producción y la venta de conservas, y por lo tanto

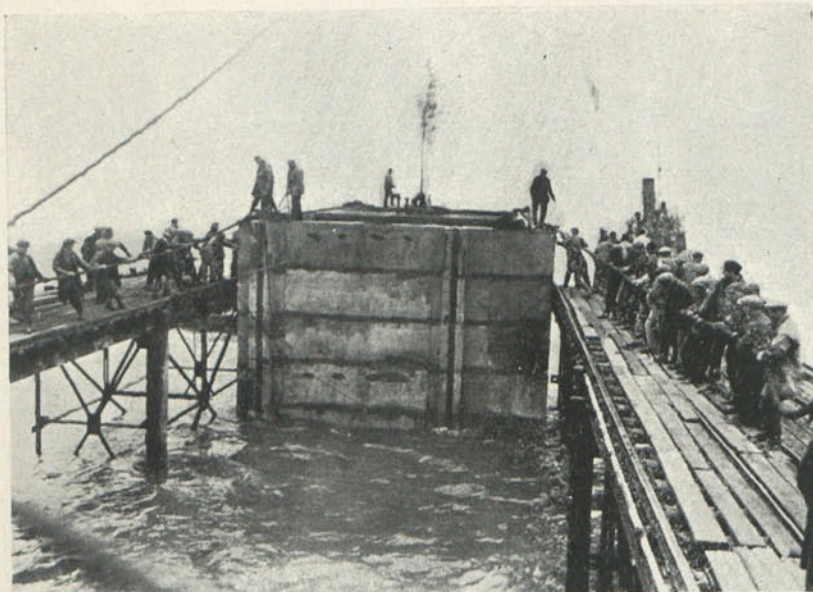
a contribuir a mejorar la suerte de los pescadores. La creación de esta Caja será objeto de un proyecto de ley que será entregado próximamente a la Comisión de la Cámara.

Dos importantes decretos del 12 de marzo del año actual han sometido las importaciones de crustáceos en fresco y en conserva a un régimen de licencias, que tienen por objeto impedir el que sobrepasen los contingentes de estos productos fijados a los diferentes países extranjeros y con la subdivisión que se establece de los crustáceos frescos en cuatro categorías, se podrá controlar con más exactitud la naturaleza de los crustáceos importados.

Por fin, se creará un fondo para la renovación de la flota de pesca costera y de altura con las cantidades asignadas con una parte del producto que se obtenga con las tasas de las licencias que mencionamos anteriormente.

Con un límite máximo de crédito de 52 millones, repartidos en un período de diez años (para los ejercicios de 1935 y 1936 se han previsto ya doce millones), se concederán primas a los armadores para la construcción en Francia de buques de pesca de 50 a 350 toneladas a razón de 2.000 francos por tonelada hasta 200 y 1.200 francos por tonelada para los buques entre 200 a 350 toneladas, con la condición de que los armadores desgüacen dos toneladas de buques mayores de veinte años por cada tonelada nueva que han de construir.

La creación de estos fondos constituye parte del mismo proyecto de ley que el relativo a la Caja de compensación destinada a favorecer la produc-



Las obras del puerto de Dunkerque.

Maniobras para la colocación del último monolito del dique del Este.

ción y la venta de las conservas de pescado.

Se espera que la tasa de protección producirá unos nueve millones anuales. Aunque se pensaba aumentar la tarifa de esta tasa, se ha desistido de ello por temor a que en las demás naciones se pudiesen tomar represalias, mirando sobre todo por la explotación de la industria automovilística.

Las primas al desgüace exigirán unos seis millones de francos por año, disponiendo que el excedente se aplique en forma de primas a la exportación, y compensaciones a los pequeños propietarios de embarcaciones pesqueras.

En el preámbulo de la proposición de ley se hace notar que los buques de pesca son unos auxiliares indispensables para la Marina de guerra, como se demostró en la última, en la que se emplearon como cazasubmarinos y en operaciones relacionadas con las minas submarinas, con lo cual la renovación de la flota pesquera contribuirá a dar mayor eficacia a la defensa costera naval.

Tren rápido pesquero.

La Federación Española de Armadores de Buques de Pesca ha elevado una instancia al ministro de Obras públicas solicitando la implantación de un tren rápido diario para el transporte de pescado de Galicia a Madrid.

A Madrid llegan diariamente 100.000 kilogramos de pescado de todos los puertos importantes de España para el consumo de la capital y zonas próximas. Pero mientras el que procede de Cádiz, Málaga, Pasajes, Gijón o Santander se vende en Madrid al siguiente

día de ser desembarcado en el puerto, el que envían Vigo, Marín o La Coruña invierte dos fechas en salvar aproximadamente la misma distancia.

El pescado de Galicia se desembarca por la mañana, se factura hasta las siete de la tarde del mismo día, sale del puerto sobre las cuatro de la madrugada del siguiente y llega a Madrid a las siete de la mañana del otro día, después de invertir el tren más de veintiséis horas en el recorrido.

El día 24 de abril tomó posesión el nuevo subsecretario de la Marina Civil, don Mariano Arrazola y Madera.

Deseamos que el éxito le acompañe en su importantísima misión.

Don Luis Morán Valdés ha tomado posesión de su cargo de delegado marítimo de Asturias.

Como conocemos las excelentes dotes que adornan a este querido amigo nuestro, felicitamos muy de veras a todos los que tengan que relacionarse con la Delegación Marítima de la mencionada región.

Mucho nos complace corresponder al afectuoso saludo que en su último número nos dedica nuestro fraternal colega "Vasconia Industrial y Pesquera", al que deseamos toda clase de venturas.

Se interesa la puesta en circulación de un tren que, teniendo su salida del puerto sobre las once de la mañana, llegue a Madrid a las ocho del día siguiente.

Es de esperar que los intereses pesqueros gallegos obtengan esa ayuda merecida.

La pesca en Rusia.

Los resultados de la producción pesquera en el Estado soviético ha sido muy fructífera durante el año 1934. Las capturas han alcanzado 12.547.000 quintales, habiéndose experimentado un aumento de casi dos millones de quintales con relación al año 1933.

La importación de pescado en los Estados Unidos.

El Comité de Arbitrios de Washington tiene en estudio un proyecto de ley presentado por el representante Bland, que tiende a prohibir la entrada de pescado fresco en los Estados Unidos. El citado proyecto se expresa así:

"Queda prohibida la importación en los Estados Unidos de Norteamérica, procedente de cualquier país extranjero, de pescado fresco, salado, en lata; atún, cangrejos en lata, langostas y productos de pescado de toda clase; aceite de pescado, despojo de pescado, harina de pescado y toda clase de productos alimenticios derivados del pescado, y extremos no mencionados en esta ley."

Como se ve, la prohibición no puede efectuarse de una manera más rotunda.

MISCELANEA

Pesca de un ballenato.

En Castro Urdiales, el vapor pesquero "César", al regresar al puerto, desembarcó un enorme ballenato que había capturado a escasas millas del puerto y que media cuatro metros y medio de largo, con un peso de cien arrobas. Al elevarlo a bordo, según cuenta el patrón del vapor, estuvo a punto de ocurrir un accidente a dos tripulantes al romperse una estacha que sujetaba al cetáceo por la cola. Al atracar en el muelle ha habido que extraer al pez con la grúa con que se sacan las calderas de los vapores.

Un recuerdo.

La madera del casco de la fragata norteamericana "Chesapeake", que actuó en la guerra de 1812, sirve aún hoy, aunque destinada ahora a una

misión pacífica, en la aldea de Wickham, cerca de Southampton, en Gran Bretaña.

La nave fué capturada por los británicos en la bahía de Boston y llevada a Gran Bretaña. Allí se vendió el casco, y la madera sirvió para construir un molino. Tablas y vigas conservan su pristina solidez, aunque están perforadas por las balas, algunas de las cuales aún están incrustadas en ellas.

El molino de Wickham funciona desde hace más de un siglo.

Las tragedias del mar.

El vapor japonés "Kaisu Maru" ha naufragado a la altura de Nagasaki. Se hundió tan rápidamente que de sus cincuenta tripulantes sólo dos pudieron ser salvados.

Naufragios ocurridos durante 1934.

Según datos proporcionados por la Asociación de Aseguradores de Liverpool, durante el año 1934 se perdieron 107 buques mayores de 500 toneladas, ascendiendo el registro bruto de los mismos a 308.072 toneladas. Durante el año 1933 se perdieron 113 buques con 324.090 toneladas, y en 1932, 122 buques con 337.011 toneladas.

El Bureau Veritas acaba de publicar la lista de siniestros marítimos ocurridos durante el mes de enero del año actual, que es la siguiente:

Pérdidas totales.

Buques de vapor: 2 alemanes, 9 americanos, 24 ingleses, 1 argentino, 3 chinos, 2 españoles, 1 estoniano, 1 finlandés, 6 franceses, 6 griegos, 10 italianos, 9 japoneses, 1 noruego, 1 panameño y 5 suecos; total, 81.

Motonaves y veleros con motor: 1 alemán, 4 ingleses, 1 español, 1 francés, 1 italiano; total, 8.

Buques de vela: 4 americanos, 3 ingleses, 1 español, 1 finlandés, 2 italianos; total, 11.

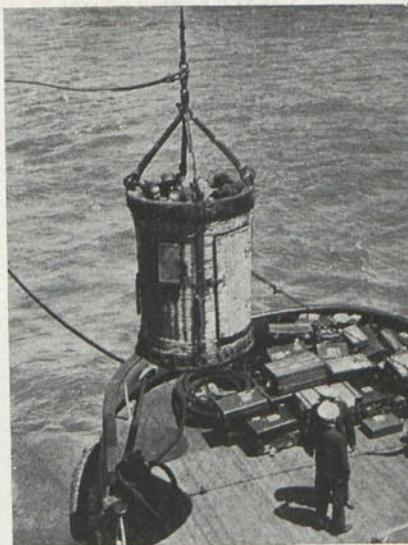
Causas de las pérdidas.

Buques de vapor: naufragios, 6; abordajes, 2; vías de agua, 3; abandonados, 2; sin noticias, 4; desgüazados, 60; transformados, 4. Total, 81.

Motonaves y buques de vela provistos de motor: naufragios, 2; abordajes, 1; incendios, 2; desgüace, 2; transformaciones, 1. Total, 8.

Accidentes.

Buques de vapor.—Los accidentes ocurridos a esta clase de buques son los siguientes: varadas, 82; abordajes,



Desembarco de pasajeros en cesta, empleado cuando los buques no atracan a muelle y el mar está picado.

139; incendios, 27; vías de agua, 37; por tempestad, 96; en máquinas y calderas, 99. Total, 480.

Motonaves y veleros con motor: varadas, 22; abordajes, 27; incendios, 7; vías de agua, 7; por tempestad, 18; averías en los motores, 20. Total, 101.

Buques de vela: varadas, 1; vías de agua, 2; por tempestad, 2. Total, 5.

El "Queen Mary" y la reserva naval.

En los medios navales británicos existe gran preocupación por el problema que plantea el empleo en tiempo de guerra del gigantesco "Queen Mary".

MARES EXTRANJEROS

Los cazadores de focas.

Vapores llegados del mar polar traen noticias a Noruega diciendo que dier barcos de cazadores de focas, con tripulación de 150 hombres, se encuentran cercados por los hielos.

Se abrigan grandes temores sobre la suerte de las tripulaciones, pues les será muy difícil pasar por el hielo al litoral de Scorebysund, a causa de la gran distancia.

El Gobierno ha enviado un barco y aviones en su socorro.

Feliz viaje.

El oficial de la Marina letona, Mikelis Pleums, ha salido de Lisboa con idea de atravesar el Atlántico en el ba-

Este buque, de 73.000 toneladas, fué botado, como se sabe, el 26 de septiembre del año último, constituyendo su botadura una gran manifestación nacional.

Su construcción se efectúa, pues aún no se halla terminado, con la ayuda financiera del Gobierno británico, y como en el caso del "Mauretania", en caso de guerra, el almirantazgo puede disponer de este buque para dedicarlo a reserva de la Armada.

Los peritos navales británicos juzgan que no se le podrá utilizar como crucero ligero, pues su velocidad máxima no pasará de los 35 nudos horarios, y quedaría a merced de cualquier crucero de 4 ó 5.000 toneladas o de un simple destructor que, armado con cañones de 140 milímetros y navegando a más de 40 millas, encontraría un blanco magnífico en el "Queen Mary" con sus 310 metros de eslora.

Se piensa también en poder utilizarlo como transporte de tropas; pero en razón de su tonelaje y de su elevado valor habría necesidad de dedicarle una escolta demasiado considerable, disminuyendo así la reserva de buques ligeros.

No se ve el empleo indicado que podría tener el buque en tiempo de guerra, pues si se piensa dedicarlo a buque-hospital, viene a la memoria lo que ocurrió a algunos de estos buques durante la última guerra.

Nuestro concurso de fotografías.

El plazo de admisión de fotografías para nuestro concurso, con premios en metálico, se ha prorrogado hasta el 31 de octubre, a ruego de muchos suscriptores que han anunciado su aportación.

landro "Laira", acompañado por Kris Baroms, colaborador del diario "Brima Zeme". Piensa llegar a Florida y luego volver de Nueva York a Londres. Durante la travesía desde Riga, le sorprendió un fortísimo temporal, causando le la rotura del palo de la vela y averías en el motor auxiliar, obligándoles a arribar a Coruña, donde efectuaron las reparaciones. La embarcación desplaza solamente 40 toneladas.

Gdynia posee 47 líneas regulares de navegación.

En estos últimos días se han puesto en servicio dos nuevas líneas regulares, de las cuales una enlaza a Gdynia con los puertos españoles y la otra

con los puertos ingleses. De este modo el número de líneas regulares que parten de Gdynia, se cifra actualmente en 47, de las cuales atienden las comunicaciones con los puertos de Europa 38, y las otras nueve con los puertos de América, de Africa, de Australia y de Extremo Oriente.

Influencia de un rayo en el desvío de la brújula.

El capitán del vapor inglés "Sunoil" ha informado del siguiente incidente, que le ocurrió durante su último viaje,

al cruzar el Golfo de Méjico: A 8 h. 15 de la mañana (hora Greenwich), a un salto de viento siguió inmediatamente una violenta tempestad; a 8 h. 40 de la mañana cayó un rayo en el buque, ocasionando la ruptura de un masteletero. A la madrugada siguiente, al comparar el compás de bitácora con el girocompás, se observó que aquél se hallaba afectado de un desvío Este que alcanzaba 20° fuera de lo normal, manteniéndose así durante varias horas, al cabo de las cuales empezó poco a poco a disminuir, y al mediodía había llegado a su desvío normal. El resto de los compases a bordo permanecieron indemnes.

MERCADO DE FLETES

Según estadística del *Lloyd's List*, relativa a los fletes de vapores y motonaves conduciendo cargamentos completos, la media para el año 1934 representa una mejora de 2 1/4 por 100 con respecto al año 1933. Debe tenerse presente que este último año mencionado fué el más desastroso que se ha conocido, después de la guerra.

Como el mercado de fletes se halla intimamente ligado a la situación económica mundial, se puede suponer que este mercado experimentará distintas variaciones hasta que quede normalizada la actual situación económica mundial, la cual se halla a su vez afectada por la inestabilidad política predominante en la mayoría de las naciones.

En los momentos presentes continúa puesta la atención en el mercado del Río de la Plata, cuya actividad ha dominado a todos los demás sectores por el volumen de los negocios cerrados últimamente.

La demanda se ha mantenido constante y los cargadores han aceptado bastantes operaciones de embarque a los precios fijados en la escala mínima del plan concertado por los navieros hace unos meses.

Los mercados de Oriente siguen encalmados, a excepción de algunos tráficos locales, que adquieren alguna actividad.

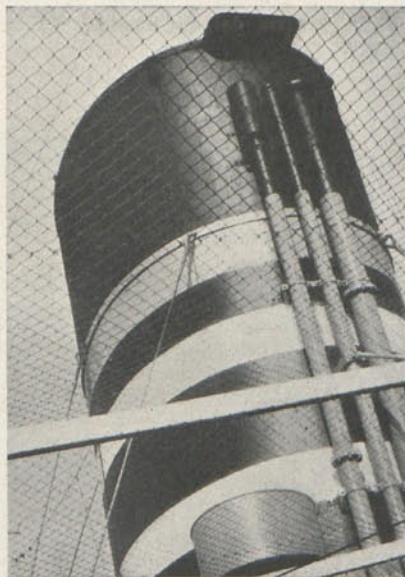
Los cargadores australianos parece que se interesan más después de las ventas de trigo que han realizado últimamente a importadores europeos; los fletes se cierran en este sector a los precios marcados en la escala mínima también fijada para este tráfico.

De manera general, la perspectiva en los principales mercados, presenta un aspecto algo más favorable.

El sector asturiano continúa muy flo-

jo, tropezando los navieros con grandes dificultades para colocar sus buques.

Las demandas son muy limitadas, aunque hay más facilidad para fletamentos con destino a puertos del Cantábrico, puesto que para viajes largos el transporte lo efectúan las Empresas navieras con buques de su propiedad, y algunos otros que tienen contratados por tiempo. Los tipos de fletes para viajes de carbón no presentan ninguna variación, y en cuanto a los de retorno, apenas si se cierra alguno, teniendo los barcos que regresar en lastre.



De nuestro concurso de fotografías.

Perspectiva original de la chimenea de un vapor.

Fletamentos cerrados recientemente:

Vapor de 6.500 toneladas (maíz), Durban a Montreal, 15s 6d.

Idem 8.000 id. (manganeso), Margao a Amberes, 17s.

Idem 7.000 a 7.500 id. (antracita), Port-Redon a Montreal, 16s 6d.

Idem 7.800 id. (trigo en sacos), Sydney al Mediterráneo, Reino Unido, Continente, 22s 6d. Opción Oriente a base de Shanghai, 10s 6d.

Idem 1.700 id. (mineral de hierro), Vivero a Port-Talbot, 5s 6d.

Idem 4.100 id. (mineral de hierro), Bilbao a Dunquerque, 4s 7 1/2d.

Idem 3.500 id. (mineral de hierro), Bilbao a Diddlesbrough, 4s 7 1/2d.

Idem 6.500 id. (carbón), Rotterdam a Buenos Aires, 8s 6d.

Idem 5.500 id. (carbón), Rotterdam a Génova, 7s.

Idem 1.500 id. (potasa), Amberes a Bilbao, 8s 3d.

Idem 875 "standards" (madera), Kotka a Hull, £ 680, fletado a tanto alzado.

Idem 660 id. (madera), Gdynia a Gante, 25s 6d.

Idem 750 id. (madera), Archangel a Liverpool, 42s 9d.

Idem 7.000 toneladas (chatarra), Costa Nordeste de América a Italia, entre \$ 390 y \$ 4,10, según naturaleza.

Idem 6.000 id. (azúcar), Pernambuco a Liverpool, 14s.

Idem 6.500 id. (trigo), San Lorenzo a Cardiff, Barry, Swansea, Avonmouth, 15s 9d., un puerto; 16s 6d dos puertos.

Idem 6.500 id. (trigo), Neevchea a un puerto de Grecia, 17s 9d.; 4 1/2d extra por cada puerto adicional, hasta cuatro.

Idem 8.500 id. (trigo), Bahía Blanca a Amsterdam, 15s.; London o Hull, 14s 9d; Rotterdam, 14s 6d.

Idem 370.000 pies cúbicos (algodón), Costa Norteamericana del Pacífico a dos puertos del Japón, £ 3.400, fletado a un tanto alzado.

Idem 6.500 toneladas (garbanzos), Costa Oeste del Pacífico a España, \$ 5,65, a cargar en dos y descargar en tres puertos.

Idem 3.000 id. (carbón), Cardiff a La Rochelle, 4s.

Idem 4.200 id. (carbón), Cardiff a Alicante, 7s 9d.

Idem 6.000 id. (carbón), Newport a Buenos Aires, 8s 9d.

Idem 1.500 id. (carbón), Sunderland a Copenhagen, 4s 6d.

Idem 570 id. (carbón), Gijón a Pasajes, 11 ptas.

Idem 400 id. (carbón), Gijón a Bilbao, 11 ptas.

Idem 1.200 id. (carbón) Gijón a Sevilla, 14,50 ptas.

Idem 1.000 id. (chatarra), Lisboa a Músel, 18 ptas.

Idem 500 id. (pinos), Villagarcía a Músel, 9 ptas.

Idem 400 id. (mineral), Bilbao a Músel, 5 ptas.