

MADRID - Paseo del Prado, 12

2 ptas. ejemplar - 20 ptas. por año

Navegación, Puertos, Industrias del Mar.

MARZO, 1934

VOL. I - NUM. 3



NO LO OLVIDE

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

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

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

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

DIRECTORES FUNDADORES:

VICENTE OLMO

Y

JOSÉ MARÍN TOYOS

OFICINAS:

Paseo del Prado, 12

MADRID

Teléfono 26753

Navegación, Puertos, Industrias del Mar.

REVISTA MENSUAL

MARZO, 1934

VOL. I - NUM. 3

Precio del ejemplar:

España y América,
2 ptas.

Extranjero y Argentina,
3 ptas.

Suscripción anual:

España y América,
20 ptas.

Extranjero, 30 ptas.

Í N D I C E

	Págs.		Págs.
La industria pesquera nacional en el año pasado.....	79	Nuevo sistema de refrigeración para buques pesqueros	84
La venta de buques al Extranjero.....	79	El Estado y los puertos, por José María Aguirre.....	85
Inglaterra y la protección a su marina mercante.....	80	Proyectos..., por M. del Valle.....	87
El Montepío Marítimo Nacional.....	80	El tráfico de la pesca, por Fernando de Buen.....	89
Un Congreso internacional de pesca.....	81	La organización de puertos en Francia.....	91
Nuestra navegación mediterránea.....	81	El canal de los dos mares.....	95
Sobre el proyecto de comunicaciones marítimas.....	81	Bibliografía	96
Nuestro Código marítimo, por T. Olondo.....	83	Información	97

La industria pesquera nacional en el año pasado. Mal año ha sido el pasado para la industria pesquera nacional. Para la industria de los pesqueros de alta mar. El juicio más preciso puede hacerse con señalar que del tonelaje total, más de un 40 por 100 se encuentra amarrado, y el que navega no siempre obtiene rendimientos, no para obtener una rentabilidad para el capital, sino ni para cubrir gastos.

No hay aún datos sobre la producción pesquera del año 1933; pero se tienen impresiones de que fué inferior a la del ejercicio precedente. Los resultados obtenidos en el Gran Sol fueron menores que en anteriores fechas, siendo también malas las costeras del arrastre y del bonito.

Habrá que hacer una excepción, la de industria bacaladera española, dentro de las notas tan poco halagadoras que anteceden. Las dos campañas de 1933 realizadas por los seis barcos de la Pysbe han sido de gran rendimiento, consiguiendo cada buque de 850 a 900 toneladas de bacalao cada temporada, lo que supone un 14 por 100 del consumo nacional, que puede cifrarse en más de 75.000 toneladas. Poco es aún; pero a pesar de ello, la Pysbe, Empresa particular sin la menor ayuda del Gobierno, se hace merecedora del mayor aplauso por la labor que realiza, de gran envergadura, teniendo incluso el proyecto de preparar en una cercana fe-

cha 16 barcos iguales a los que hoy tiene. Cuando así sea, además de la ocupación de brazos que esto representará, no se dará el caso de que España tenga que comprar al extranjero bacalao por el importe de 80 millones de pesetas.

Es este momento oportuno para hacer un llamamiento al Gobierno en cuanto a esta industria, cuya importancia es mayor de lo que a primera vista parece. Porque lo curioso del caso es que no solamente no se le concede ayuda alguna, sino que se le da un trato bien poco de favor. Es una historia muy larga la de la serie de inconvenientes que oficialmente se están creando a la industria pesquera. Gravámenes, obstáculos, una política social absurda, el cierre de los mercados en domingo, los contingentes extranjeros a la importación. El Gobierno, si no desea que esta industria que merece todas las prosperidades continúe su camino de ruina, habrá de variar de rumbo a su política, concediéndole un poco de atención.

La venta de buques al extranjero. El decreto de 22 de agosto de 1931, que prohíbe la venta al extranjero de toda clase de buques mercantes, fué dictado para evitar una remota posibilidad de exportación de capitales, tendencia que alarmaba mucho en aquellos momentos.

En la actualidad no existen motivos para tal preocu-

pación y, sin embargo, aquel decreto no se ha derogado.

La situación de nuestra Marina Mercante, con gran número de barcos amarrados y que por su edad ya no tienen más porvenir que el desguace, aconseja mantener un régimen de absoluta libertad para el desguace, que eliminaría de los mares buques viejos, que mientras naveguen son un peligro constante, y aun teniendo una explotación antieconómica, contribuyen a depreciar el mercado de fletes.

La política de subvenciones iniciada por algunas naciones, muchas veces se aplica a estimular el desguace y la sustitución del tonelaje destruido por buques modernos, que disponen de los últimos perfeccionamientos para conseguir una explotación de rendimiento y contribuyen con su construcción a aliviar la crisis industrial.

Inglaterra y la protección a su marina mercante.

Se ha realizado la fusión de la White Star Line y la Cunard Line, y el Tesoro inglés concede un anticipo de 9 millones de libras esterlinas. La operación financiera que se anuncia tiene una significación mucho más extensa de la que a primera vista parece. En el fondo, no es más que la extensión a Inglaterra de la crisis de las grandes Empresas trasatlánticas, que ahora se ve que no siempre han gozado de prosperidad, y que su organización, desde el punto de vista de la rentabilidad, ha tenido siempre mucho de "bluff".

La crisis mundial no respetó a estas grandes organizaciones marítimas. Fue seguramente Italia la primera nación que vió claro el conflicto. Y aprovechándose de la fuerza oficial del fascismo, centralizó en una sola Empresa a las cuatro o cinco grandes Compañías italianas, Francia, a continuación, sintió la gravedad de la situación. Y ahí está todavía el "affaire" de la Transatlantique, con sus millones y millones de pérdida. Más tarde vino Alemania. La fusión de la Hamburguer y del Nord Deutscher Lloyd probaba, con su reducción enorme de capital, aun después de todos los auxilios recibidos del Reich, que la locura de la disputa por el centro de la velocidad comercial sobre el mar no podía seguir en los términos de estos últimos años. Sólo faltaba para evidenciar hasta el grado más pleno que la guerra sobre el Atlántico a golpe de nudo había sido ruinosa para la economía privada de las Empresas trasatlánticas, esta fusión de esas dos grandes "drivers" de líneas trasatlánticas, la Cunard y la White Star Line. Pero lo curioso es que Inglaterra, por lo visto,

no se resigna a perder su primacía en los negocios del mar. Esa promesa de que se van a prestar a las dos Empresas nueve millones de libras para rehacer la flota de galgos trasatlánticos indica que la Gran Bretaña quiere dar trabajo a sus astilleros y tiene algún plan para luchar por la hegemonía de las grandes líneas.

Ahora bien: queda un poco en el secreto de los técnicos qué derivación dará Inglaterra a este proyecto de reconstrucción de su flota trasatlántica, intentando renovar un material que hace veinte años era insuperable, pero ahora es vetusto y, por tanto, antieconómico. ¿Intentará construir grandes buques o se desviará hacia esa solución habilidosa adoptada por Italia, de gran alcance técnico por su eficacia y por su rapidez, que ha creado con el "Rex" el tipo de trasatlántico óptimo, veloz, cómodo y práctico, que reúne en sí las dos grandes posibilidades, velocidad, precio relativamente reducido y de coeficiente económico en la explotación? La incógnita del momento es ésta. Si Inglaterra va ciegamente a conquistar de nuevo la victoria en el orden de la "réclame" o si, con un sentido comercial más cauto, intenta encontrar una fórmula que haga el negocio trasatlántico rentable. "That is the question".

El Montepío marítimo nacional La Prensa diaria ha dado cuenta de que el ministro de Trabajo ha repartido entre sus compañeros un proyecto de decreto creando el Montepío Marítimo Nacional.

No es la primera vez que se trata de tan importante cuestión, ni tampoco la primera en que el personal de la Marina Mercante ha concebido legítimas esperanzas de tener su Montepío que le ponga a salvo de las adversidades económicas en la vejez y que le compense en parte de una vida de trabajo rudo, lleno de peligros, frente a la bravura del mar; pero hasta ahora las legítimas esperanzas no han tenido realización.

Ya en 1917 se ordenó al Instituto Nacional de Previsión la creación del mencionado Montepío y se llegó hasta la constitución de su Junta Superior; pero de ahí no se pasó y han transcurrido diecisiete años.

Probablemente será el personal de la Marina Mercante el único que en los tiempos actuales no tiene garantizada, aunque sea modestamente, la vejez, teniendo merecido como el que más un descanso tranquilo a su azaroso vivir. Los Poderes públicos no deben tener abandonados a estos marinos y sus aspiraciones deben ser atendidas, aunque por estar alejados del Ministerio de Marina no se haga oír tan bien su voz.

El proyecto ha sido vivificado y no debe caer otra vez en el olvido, sino que el Gobierno debe darle realidad, atendiendo una de las aspiraciones de esos millares de ciudadanos que pasean por todos los mares del mundo la bandera de España. Así lo esperamos.

Un Congreso internacional de Pesca.

La Federación de Pósitos de Vizcaya ha pedido al Gobierno que se gestione la convocatoria de un Congreso Internacional de Pesca.

La iniciativa merece todo nuestro apoyo y creemos que de ella, si llega a ser una realidad, pueden obtenerse positivos beneficios para la industria de la pesca. De esta comunicación espiritual que trata de establecer la Federación de Pósitos de Vizcaya con todos los hombres que viven del mar y en él trabajan, puede salir, además de la solidaridad debida entre todos, que permita trabajar en paz en los mares comunes, la racionalización en la explotación del mar, poner de relieve la importancia de la industria pesquera y destacar la desatención en que la tiene la clase capitalista.

Cuanto se haga en favor de esta industria merecerá nuestra adhesión incondicional, pues el abandono en que se tiene a su extenso litoral, no debe continuar, y si a pesar de todo todavía produce la pesca española trescientos millones, hay que pensar que fomentando el consumo del pescado y racionalizando su industria, podría llegar a producir mil millones y ser la más importante de las nacionales, como es hoy la más abandonada.

Nuestra navegación mediterránea.

En el último número dedicamos un editorial a la lamentable situación de nuestra navegación trasatlántica. No es menos lamentable lo que ocurre con la navegación mediterránea nacional que mientras permanece inactiva ve cómo se establecen nuevas líneas de navegación, sin que sepa o pueda sacar partido de su inmejorable posición en este Mediterráneo donde siglos atrás no había pez que no llevase las cuatro barras de Aragón.

Ya ha cruzado nuestras aguas el buque italiano "Giulio Cesare" al inaugurar un conjunto de servicios marítimos que aproximan considerablemente el Continente Negro a la vida europea. Este conjunto de servicios, de una importancia comercial extraordinaria demostrada por el dato de que el movimiento de exportación

de la Unión Sudafricana en 1932 fué superior a 89 millones de libras esterlinas sudafricanas (que están casi a la par), se ha establecido en virtud del acuerdo estipulado entre el Gobierno de la Unión y la Compañía de navegación "Italia", con el apoyo, intervención e iniciativas del Gobierno italiano.

Acaso no esté actualmente nuestra Marina Mercante en condiciones de haber atraído este interesante comercio marítimo, pero deberían servir ejemplos como este para salir de nuestro marasmo en cuestiones marítimas, dar la cara al mar, en vez de vivir de espaldas a él, sacar el debido partido de la situación geográfica de nuestra península y proponernos reconquistar el prestigio marítimo que en otros tiempos tuvo España. El Gobierno, al igual que lo hacen los de otras naciones, debe ser el primero en estudiar a fondo estas cuestiones de vital importancia para la economía nacional, procurando soluciones que, de ser acertadas, pronto se verían secundadas por la iniciativa privada.

Sobre el proyecto de Comunicaciones marítimas.

Parece que por fin va a ponerse sobre el tapete el famoso proyecto de Comunicaciones marítimas que hasta ahora ha permanecido como algo inaccesible.

Para iniciarlo prácticamente en cuanto se refiere a los servicios de Ultramar, tenemos a nuestro alcance cuantos elementos son precisos: barcos de apropiado tonelaje al volumen de nuestro tráfico marítimo, confortables, de estilo peculiar único y en perfecto estado de conservación.

Disponemos también de elementos de máxima eficacia por su experiencia acreditada para una explotación sin dudas ni tanteos y un prestigio, que si decaído hoy, fué máximo en otro tiempo y que no sería difícil reconquistar si se logra coordinar con acierto los elementos de que disponemos.

A la perfecta estructuración del proyecto deben acompañarse ventajosos tratados comerciales con América que incrementen nuestro comercio exterior marítimo y asegure el rendimiento económico del tráfico mercantil con Ultramar.

El Subsecretario de la Marina Civil ha manifestado que muy en breve se hará público el proyecto de Comunicaciones marítimas. Deseamos yaya acompañado del acierto con que el señor Pich y Pon ha distinguido siempre su sentido práctico de la realidad.



Bella fotografía del velero finlandés "Parma", de cuatro palos, con 3.047 toneladas de registro bruto, que manda el capitán Ruben de Cloux.

CONSIDERACIONES

Nuestro Código marítimo

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

El Código de Comercio vigente dedica al comercio marítimo su libro tercero, en el que reúne en cinco títulos las disposiciones referentes a esta materia, las cuales resultan anticuadas, incompletas y en ciertos casos ineficaces e injustas.

Anticuadas, debido a que las personas que redactaron este Código, cuya fecha de promulgación data del año 1885, aunque introdujeron importantes modificaciones en lo que al terrestre se refiere, muchas de ellas tomadas del Código alemán, no se preocuparon gran cosa de lo que al marítimo afectaba, pues el citado libro es una copia casi exacta del Código de 1829, al cual sirvieron de modelo el francés de la era napoleónica y las Ordenanzas de Bilbao.

Incompletas, porque el comercio marítimo al adquirir el enorme desarrollo que actualmente tiene, ha creado modalidades que originan relaciones cuya complejidad no podía haberse previsto hace medio siglo.

Ineficaces, puesto que la aplicación de algunas de sus disposiciones no pueden llevarse a cabo sin graves perjuicios para el desenvolvimiento normal del comercio, como ocurre en lo relativo a la garantía del pago del flete. Dispone el artículo 65 que el cargamento estará especialmente afecto al pago del flete, gastos y derechos causados por el mismo, pero no será lícito al capitán dilatar la descarga por recelo de que deje de cumplirse esta obligación, pues si existiera motivo de desconfianza le quedará el recurso de solicitar del juez el embargo correspondiente. Actualmente no es cosa extraordinaria la descarga en pocas horas de un cargamento compuesto por unos miles de toneladas, de forma que al obligarse al capitán a entregar el cargamento a la presentación del conocimiento, le deja en situación difícil, puesto que para cuando se ha podido poner en práctica la providencia de embargo dictada por el juez, puede el cargamento haber pasado a una tercera persona que lo haya adquirido de buena fe, en cuyo caso la mejor recomendación que pueda hacerse al capitán o armador, es que abandone completamente sus derechos para evitarse posibles molestias y mayores quebrantos pecuniarios; y decimos que en ciertos casos las disposiciones del Código son injustas porque, por ejemplo, al tratar de los abordajes establecen que cuando ocurre uno de estos accidentes y resultan cul-

pables ambos buques, cada uno de ellos soportará sus propios daños.

No es preciso poseer un gran tecnicismo para darse cuenta de que en la mayoría de estos casos tiene probabilidad de salir mejor parado el buque que lleva más participación en el grado de culpabilidad, por lo cual el buque menos culpable resulta el más castigado. Cuando uno de los buques se halla en movimiento y el otro parado, puede a veces ocurrir que también a este último alcance la culpa, aunque lo corriente es que ésta recaiga por entero en el que abordó; pero se dan pocos casos en que un abordaje ocurrido entre dos buques en movimiento, se halle uno de ellos exento completamente de culpabilidad. Siendo la dirección normal de avance del buque hacia proa, que es la parte más fuerte de su estructura, es natural que en la generalidad de estos accidentes el más culpable dé con su proa al otro en un punto más vulnerable de su casco, ocasionándole mayores desperfectos que los que él sufra. En otras naciones, lógicamente, el castigo se aplica en proporción a la culpa de cada uno.

Por estas consideraciones que llevamos expuestas, cada día que pasa se hace más patente la necesidad de promulgar un nuevo Código marítimo, ajustando sus disposiciones a las realidades cuya pauta marca la consumación de los hechos.

Hasta ahora, era Holanda la nación que disponía del Código marítimo más moderno, puesto que el suyo se puso en vigor en 1924; las naciones escandinavas y Finlandia disponen de su ley marítima de 1923; Italia tiene terminado su proyecto para el suyo, y en Francia y Alemania se han nombrado las Comisiones que se ocupan ya de la elaboración de sus nuevos Códigos.

Ahora bien, el comercio marítimo internacional por la índole de sus actividades se sale de los límites marcados por el derecho privado de cada nación; las leyes marítimas son en muchos casos una rama del derecho público, por lo cual las disposiciones legales referentes a la navegación y a la Marina Civil deben estar codificadas formando un conjunto, independientemente de las que tratan del comercio terrestre, teniendo en cuenta al redactarlas el punto de vista técnico y comercial, condensando y agrupándolas en lógico orden, e incorporando a ellas la esencia de los convenios internacio-

nales ratificados, en relación con esta materia, pues a pesar de que el artículo 65 de la Constitución dispone que en un breve plazo que siga a la ratificación, deberán ser éstos incorporados a nuestra legislación, algunos tan importantes como los de Bruselas de 1924, ratificados por España en 1930, continúan en tal estado.

Por otra parte, hallándose tan relacionadas las responsabilidades criminales y las civiles en muchos casos, debiera ello tenerse en cuenta para, como complemento, añadir unas disposiciones que formasen el Código penal marítimo, cuya base podría ser la Ley penal de la Marina mercante que actualmente se halla en vigor.

Además, el papel que jugamos en el concierto internacional nos obliga a ponernos en condiciones de no desentonar, puesto que no solamente nuestros Tribunales han de juzgar cuando se trata de personas o intereses españoles, sino también cuando son extranjeros, ya que el Supremo Tribunal de Justicia Internacional, del cual formaba parte nuestro ilustre compatriota don Rafael Altamira, al resolver en La Haya el año 1927 sobre el célebre asunto del "Lotus", declaró que ningún principio de derecho internacional se oponía a que la acción penal deducida de un abordaje fuera juzgada por los Tribunales del país a que pertenecieran las víctimas, si las hubiese; y en agosto del año último, al tener lugar en Oslo, con la Conferencia del Comité Marítimo

Internacional, la reunión de los representantes de las principales naciones marítimas, quedó sentado el principio de que cuando ocurra un abordaje dentro de las aguas territoriales de un país, las autoridades de éste serán las competentes para entender del asunto, cualquiera que sea la nacionalidad de los buques incurso en el accidente.

Y, para terminar, digamos unas palabras sobre las personas encargadas de interpretar el Código y hacer que se pongan en práctica sus preceptos.

Los jueces del fuero ordinario, por los conocimientos que han adquirido por el estudio de su carrera y por las enseñanzas que continuamente les muestra la vida, se hallan plenamente capacitados—de ello no nos cabe la menor duda—para juzgar con recto criterio en casos de homicidio, robo, estafa, etc., pero no ocurre lo mismo en cuanto a los asuntos marítimos, cuya complejidad se presta tan a menudo a erróneas interpretaciones.

Si no se han de crear los Tribunales marítimos, sería conveniente que a los jueces de las poblaciones del litoral que han de resolver estos asuntos se les exigiese una determinada especialización, pues convengamos en que para que la humanidad siga avanzando hacia la perfección en todos los aspectos, tanto de orden moral como material, la adecuada administración de la justicia es de primordial importancia.

Nuevo sistema de refrigeración para los buques pesqueros

Los señores Krebs y Alliot han patentado un nuevo procedimiento para conseguir la necesaria refrigeración en los barcos pesqueros que permita la conservación de la pesca a bordo hasta su llegada al puerto.

Consiste el sistema en una bodega cuidadosamente calorífuga, sin más aberturas que las del puente, en la que se mantiene una temperatura comprendida entre + 2° y + 5°, por la circulación automática sin ningún mecanismo, del aire que contiene, sobre una masa de hielo colocada en el fondo en sentido longitudinal; unas pantallas también calorífugas colocadas a cada lado de esta masa de hielo, que dejan en sus extremos superior e inferior aberturas cuidadosamente determinadas y regulables, aseguran la perfecta regularidad de la circulación del aire; mientras haya hielo en la bodega el aire se mantiene a temperatura constante.

El aire que ha estado en contacto con el hielo condensó en él todo el vapor de agua que pudiera contener a temperatura superior a la del hielo fundente. Por el enfriamiento que este aire produce en la pesca, se eleva ligeramente su temperatura y al aumentar con ello su capacidad higrométrica, seca la superficie de la

pesca, condensando nuevamente sobre el hielo el vapor de agua que haya absorbido; así se obtiene una atmósfera seca, excelente para la buena conservación del pescado, sin que tampoco se produzca la desecación de la carne por ser muy débil la corriente de aire que produce la refrigeración.

Esta clase de instalaciones se han instalado en las boniteras "Rospico" y "Pod-Parc-Holl", con un excelente resultado para la buena conservación de la pesca.

Las principales ventajas de este sistema de conservación de la pesca a bordo son: ausencia absoluta de mecanismos, sencillez y reducido coste.

Para su adecuada utilización, basta con que los marinos tengan conocimiento de que la pesca debe introducirse en la cámara antes de que haya sufrido el menor comienzo de fermentación; que las introducciones en ella se hagan únicamente dos veces al día para evitar su calentamiento y que nunca falte hielo en su fondo, para que no deje de producirse la corriente de aire frío, debiendo emprender el regreso al puerto cuando todavía exista la cantidad de hielo suficiente para asegurar la refrigeración durante la travesía.

El Estado y los puertos

POR JOSÉ MARÍA AGUIRRE E HIDALGO DE QUINTANA

INGENIERO DIRECTOR DEL PUERTO DE RIBADESELLA

La Comisión interministerial encargada en 1926 de la revisión de la clasificación de los puertos, en puertos de interés general, puertos de refugio y puertos de interés local, propuso una relación de 85 puertos como puertos de refugio, en los que estaban comprendidos los de interés general. El Ministerio de Fomento, entonces, juzgó conveniente restringir este número, en vista de la importancia considerable de los gastos que exigía la realización, en los puertos importantes, de las obras indispensables para que pudieran cumplir su finalidad y redujo dicho número a 59, lo cual suponía una relegación de los puertos suprimidos a una categoría inferior, en la cual la dificultad para conseguir de la Administración autorizaciones para ejecución de obras es mucho mayor.

Sin duda influyó en la determinación ministerial la idea muy extendida de que los pequeños puertos constituyen una carga onerosa para el Estado que invierte en ellos sumas casi en pura pérdida y solamente para satisfacer las apremiantes peticiones locales, apoyadas por personas de influencia política regional.

Esta idea es desgraciadamente muy corriente y alcanza no solamente a los pequeños puertos de refugio de embarcaciones pesqueras en los que puede decirse que no existe tráfico comercial alguno, sino también hasta los puertos de comercio en los que por circunstancias especiales de la industria y comercio que se sirve de ellos por las dificultades de su explotación, muchas veces nacidas de errores iniciales de su establecimiento, y por otras causas muy variadas los ingresos propios cubren difícilmente los gastos de explotación y conservación y muy corrientemente ni siquiera los cubren, sino que producen déficits importantes y a veces aterradores.

En estos casos se dice que esos puertos son un desastre para el Estado, que sólo los sostiene para soportar las presiones caciquiles.

Constituye esto un error tan fundamental y de tanta importancia, que es preciso señalarlo para llamar la atención sobre la conveniencia de intensificar la ejecución de obras en todos los puertos.

El puerto es fundamentalmente una obra pública, y tiene tal carácter de ella que hasta en los casos que

ya no existen en España, de que se trate de un puerto particular, o sea construido y explotado por una empresa particular, no pierde este carácter.

Es clara prueba de ello los puertos particulares existentes, principalmente en Inglaterra, como estaciones de enlace de las grandes Compañías de ferrocarriles con el tráfico marítimo. En estos casos, los puertos se explotan siempre en beneficio de la industria principal de la que constituyen solamente una herramienta de trabajo y es muy corriente la explotación deficitaria.

Es más claro todavía el caso de los puertos rudimentarios construidos para permitir la exportación de los minerales o productos de una industria. Entonces el puerto es un útil más, cuyo coste va cargado en el precio de la producción.

Los ingresos que los puertos producen al Estado son de dos clases: unos directos, o sea percibidos directamente por la Administración del puerto e invertidos generalmente para sostener los gastos de explotación y conservación, y otros indirectos, del mismo carácter que los que produce cualquier otra obra pública, como por ejemplo, una carretera a la que nadie pide cuentas de los ingresos que produce.

La determinación adecuada de los ingresos indirectos que un puerto puede conseguir es un problema de una dificultad y una complejidad tan extraordinaria que desde luego reconocemos nuestra incapacidad no para resolverlo, sino ni siquiera para plantearlo.

Pero si creemos poder intentar a fijar algo de las ideas en un caso de máxima sencillez.

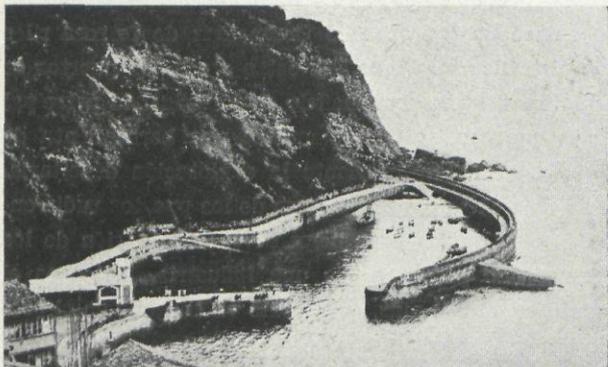
Se trata del puerto de Lastres, que es un pequeño puerto de pescadores, situado en la costa oriental asturiana. La fotografía que acompaña permite darse cuenta de su importancia, o mejor dicho, de su falta de importancia.

He escogido este puerto porque se trata de un caso tan perfectamente definido que no se presta a confusión alguna. El pueblo de Lastres está situado en cascada sobre la ladera de Cabo Lastres, a cuyo pie se encuentra el puerto. Tiene unos mil habitantes, que se dedican única y exclusivamente al mar. No se da en él el tipo muy corriente de marinero injerto en agri-

cultor. Los lastrinos son únicamente marineros, y por ello los años en que las costeras son malas la miseria se hace dueña del pueblo.

La justificación de lo anterior se hace patente con decir que el gremio de Mareantes de Lastres tiene 335 afiliados, que serán aproximadamente la totalidad de los varones del pueblo, comprendidos entre los quince y los sesenta años.

Las mujeres se dedican al acarreo del pescado desde el puerto hasta las fábricas de conserva y al tra-



Vista general del puerto de Lastres.

bajo y preparación del pescado en las mismas fábricas. Un grupo muy reducido se dedica a las actividades comerciales indispensables para la vida.

Por lo tanto, podríamos afirmar que la totalidad de los ingresos que el pueblo de Lastres proporciona al Estado se le deben al puerto, añadiendo además que el Estado sólo gasta en dicho pueblo, aparte de lo que le corresponda en las cargas generales, lo que importa el sueldo de dos maestros y la conservación y amortización del ramal de 7 kilómetros de longitud de la carretera que lo une con la general de la costa.

Pero preferimos determinar los ingresos que de un modo indudable son debidos al puerto y que pueden llegar a fijarse en cifras.

Antes vamos a establecer los desembolsos que el Estado ha efectuado en el puerto de Lastres. La casualidad ha puesto en mis manos unos documentos del archivo provincial, en los que se hace la relación de las vicisitudes de la ejecución de obras en los puertos de la provincia de Oviedo durante el siglo XVIII. Se ve en ellos la extraordinaria lucha que tenían que sostener los naturales del país para arrancar al Estado los fondos indispensables para ejecutar obras. Se fija también en ellos el origen del impuesto provincial sobre la sal que todavía existe y que fué establecido precisa-

mente para arbitrar recursos con que ejecutar obras en los puertos. Pero volvamos a nuestro caso de Lastres. Hacia el año 1765 se ejecutó la reconstrucción de nueva planta del muelle de Lastres, que comprendía el dique acual y un muro de costa. El coste total de las obras ascendió a la cifra de 540.000 reales de vellón, o sea unas 135.000 pesetas.

Posteriormente, y sin que de ello haya podido encontrar datos, se ejecutó una variación del muelle de costa y la construcción del contradique de cierre.

Ignoro el coste de estas obras, pero puede desde luego asegurarse, dado el coste del dique y muro de costa antes citado, que el total de las obras no ascendería a las 200.000 pesetas.

Después, en el período ya conocido desde mediados del siglo pasado, el Estado no ha hecho más obras que la de construcción del martillo exterior de protección de la boca del puerto y muy de tarde en tarde la ejecución de alguna limpia de la dársena de los productos que se desprenden de la ladera.

En total, y siendo muy generosos para con el Estado, vamos a suponerle un desembolso de unas 300.000 pesetas.

Y veamos ahora los ingresos para el Estado que, de un modo indudable, pueden atribuirse al puerto. El valor medio de la pesca subastada en la Lonja es de unas 850.000 pesetas por año, por lo cual el impuesto del 0,3 por 100 sobre este valor importa la cifra de 2.550 pesetas.

El consumo de gasolina para las embarcaciones a motor es una cantidad que se conoce exactamente, pues como este consumo tiene una bonificación de precio de 0,10 pesetas por litro, la Campsa obliga al Gremio de Pescadores a llevar una relación precisa de él. Por ella conocemos que el consumo medio al año importa unas 154.000 pesetas. El consumo de lubricantes también se conoce exactamente, pues el Gremio los adquiere al por mayor para revender sin beneficio a sus asociados. Importa este consumo como media al año unas 34.000 pesetas.

Ahora bien, del Anuario de la Campsa para el período de 1928-1932 obtenemos que de cada litro de gasolina vendido al precio de 0,76, corresponde como beneficio al Estado más de 0,42, y por lo tanto deduciendo los 0,10 de impuesto que no abonan los pesqueros, corresponderán 0,32 de beneficio por cada litro vendido a 0,666, o sea un 48,5 por 100. Y en los lubricantes el beneficio del Estado es del orden del 63 por 100. Por lo tanto, corresponden al Estado de las cifras citadas

anteriormente como de consumo 74.500 y 21.400 pesetas, respectivamente.

De 1.800.000 kilogramos que se pescan como medio al año en este puerto, una mínima cantidad se consume en la localidad y pueblos inmediatos. La mayor parte es consumido por las fábricas de conservas locales o de otros puertos o transportado para consumir en fresco en el interior. En todos los casos, el producto bien en fresco o bien elaborado se transporta hasta los centros de consumo o de carga sobre ferrocarril por medio de camiones. No suponiendo a cada camión de cinco toneladas más que un recorrido en viaje redondo de 300 kilómetros muy inferior al medio efectivo, con un consumo de veinte litros de gasolina y un litro de aceite por 100 kilómetros, resulta para el Estado, por este

concepto, un beneficio superior a las 10.000 pesetas.

Por otra parte, existen en el pueblo siete fábricas de conservas y salazones que tributan por contribución industrial unas 16.000 pesetas en conjunto y reparten de jornales unas 500.000 pesetas anuales.

De modo que sin apurar ni mucho ni menos el tema, la suma de las partidas indicadas representa para el Estado un ingreso de unas 125.000 pesetas anuales.

Dedúzcase de esta cifra el importe de la consignación anual de conservación del puerto, que asciende como media a la cifra de 8.000 pesetas y compárese el resto con las 300.000 pesetas que gastó el Estado en el puerto hace ya más de cien años.

Y creo que nunca con mayor motivo se habrá podido decir que huelgan los comentarios.

PROYECTOS...

POR M. DEL VALLE Y BALLINA, CAPITÁN DE LA MARINA CIVIL

La Marina mercante española agoniza. De todo el tonelaje de nuestra flota mercante, más del 34 por 100 hállase inactivo. Esto es: que de 1.218.000 toneladas, que es el tonelaje total de nuestra Marina comercial, hay amarradas 412.000 toneladas. Y este porcentaje, verdaderamente aterrador, que debiera dar que pensar a nuestros gobernantes, va, sin cesar, aumentando.

Ya sé que la crisis que afecta a la Marina mercante es mundial; que todas las naciones marítimas tienen amarrado un porcentaje muy importante de sus flotas mercantes, con el consiguiente quebranto para sus economías; que ello es lógica consecuencia del, cada vez más embrollado, problema de la crisis mundial, que ha sumido en la más espantosa miseria a millones de hombres; pero, mientras los Gobiernos de esas naciones marítimas no sólo se preocupan, sino que luchan desesperadamente, llegando incluso hasta el sacrificio económico en defensa de sus flotas mercantes, nosotros, mejor dicho, nuestros gobernantes, adoptan la cómoda y beatífica actitud del *dolce far niente*. Siempre ha sido así y, al parecer, así seguirá siéndolo.

De todos los Gobiernos de la fenecida Monarquía no ha sido ninguno capaz de llevar a la práctica un proyecto conducente a la creación y desarrollo de una buena Marina mercante. Todo lo más que han hecho ha sido eso: proyectos y más proyectos, pero sin ninguna eficacia. Aparte de la creación de un sinnúmero de or-

ganismos como Juntas Consultivas, Direcciones generales etc., etc., que, al parecer, no han tenido otra misión que justificar en el presupuesto de la nación unas nóminas bastante importantes. En esos proyectos se patentizaba, además, la más completa ignorancia en todo lo que a la Marina mercante se refiere. Y eso es debido, más que a otra cosa, a la indiferencia con que siempre se ha mirado en España a la Marina en general y, particularmente, a la Mercante.

Fruto de esa indiferencia es el estado angustioso a que ha llegado nuestra Marina comercial. Mejor dicho: ese conato de flota civil que, pomposamente, llamamos Marina mercante española, pues en realidad no hemos tenido nunca una verdadera flota mercante, sino unos cuantos buques viejos, muchos de segunda y tercera mano, de costoso manejo y conservación, e incapaces, por lo tanto, de poder luchar con la restricción y baja de fletes que predominan actualmente en el mercado marítimo mundial.

Mientras muchos de nuestros buques se pudren en los puertos y otros, *de puro viejos*, van cayendo a lo largo de nuestras costas, nuestros gobernantes continúan en el mejor de los mundos, preocupándose de asuntos de tanta trascendencia como el de averiguar si el diputado X fué tradicionalista antes que comunista o viceversa y en otros menesteres del mismo jaez.

Si alguna vez, por casualidad, llegan a olvidarse

nuestros prohombres de todas esas politiquerías, que ningún beneficio reportan a la nación, y empiezan a preocuparse seriamente de los problemas que afectan a la economía nacional, se darán cuenta, entonces, de que uno de los más importantes y de más urgente solución, es el de la Marina mercante. Se percatarán también de que al resolverlo, por lo menos en parte, esto es: haciendo disminuir la crisis por que atraviesa nuestra flota civil) habrán conseguido al mismo tiempo disminuir la paralización que sufre industria tan importante como la sidero-metalúrgica, ya que al incrementarse la construcción naval, aquella industria verá, por consiguiente, aumentados sus pedidos, logrando así disminuir considerablemente el paro.

Es cierto que la crisis espantosa en la que se debate, angustiosamente, la economía mundial, tiene, irremisiblemente, que dejar sentir sus deplorables efectos en la nuestra; pero, vuelvo a repetir, mientras nosotros nos cruzamos de brazos, los Gobiernos de todas las naciones marítimas, conscientes de su deber, trabajan sin descanso, empleando toda clase de medios y llevando a la práctica proyectos que, si bien no resuelven radicalmente —ya que esto no es hoy posible—, alivian la crisis por que atraviesan sus respectivas Marinas civiles. Y que esto es verdad lo expresan muy claramente las cifras que, en la siguiente relación, expongo a la consideración del lector, cuya relación ha sido recientemente publicada en una de las más autorizadas revistas marítimas de Inglaterra.

Tonelaje mundial amarrado.

P A I S E S	Ton. amarrado	Ton. total	Porcentaje
España	412.000	1.218.000	34 %
Estados Unidos.....	1.792.000	7.378.000	24 %
Francia	847.000	3.470.000	24 %
Grecia	309.000	1.417.000	22 %
Holanda	407.000	1.998.000	20 %
Alemania	559.000	3.470.000	16 %
Italia	483.000	3.093.000	16 %
Inglaterra	2.605.000	18.592.000	14 %
Noruega	396.000	4.078.000	10 %
Indias Holandesas.....	44.000	473.000	9 %
Suecia	135.000	1.658.000	8 %
Dinamarca	66.000	1.160.000	6 %
Japón	182.000	4.258.000	4 %

Una de las naciones que más se destaca por el apoyo que presta a su flota mercante es Italia. Conocidos son de todos, por su resonancia mundial, los éxitos obtenidos por el magnífico buque "Rex", batiendo el re-

cord de los mejores trasatlánticos que cruzan el Atlántico del Norte, y conquistando, por consiguiente, el codiciado cordón azul del Océano. No le van a la zaga otros buques italianos que son verdaderas maravillas de arquitectura naval, constituyendo, por lo tanto, estas magníficas naves y otras muchas, que son el orgullo de la Marina mercante italiana, exponentes bien significativos del interés que esa nación demuestra por su Marina comercial. Véase si no el proyecto presentado por el ministro de Comunicaciones italiano al Senado de aquel país, que prevé para el ejercicio de 1933-1934 el gasto de 331 millones 246 mil liras para subvenciones marítimas, o sea 8 millones 469 mil liras más que en el ejercicio precedente.

De esas cantidades destinan unos 153 millones de liras para las líneas clasificadas como indispensables, esto es, las que unen la península italiana con sus islas adyacentes y colonias; 101 millones para las líneas de carácter internacional, mejor dicho, aquellas líneas que entran en competencia con las extranjeras. Subvenciona, además, con una cantidad que rebasa los 15 millones de liras a las líneas que la Compañía "Italia" tiene establecidas en Egipto, Mediterráneo Oriental y Mar Negro. En el pasado ejercicio compensó con cinco millones de liras los desgajamientos de buques; es casi seguro que esa cifra sea aumentada este año. Es también muy probable que la cantidad destinada a subvencionar los buques "tramps" en el presente ejercicio llegue a los 70 millones de liras. Hago omisión de otras subvenciones que completan la cifra global, anteriormente citada, por no agotar la paciencia del lector.

Como si esos millones de liras no fuesen aún suficientes para proteger su marina, el presidente del Registro Italiano declara: que aún contribuyen las banderas extranjeras en un tercio del volumen del movimiento de mercancías importadas en Italia, de donde deduce la necesidad de aumentar la flota mercante nacional para que de ese tercio no se beneficien los extranjeros.

En España más de los 2/3 del volumen de mercancías que importamos por vía marítima benefician, exclusivamente, al tonelaje extranjero, y los productos naturales y elaborados que exportamos son transportados, casi totalmente, en buques de bandera extranjera.

Sin embargo, nuestros gobernantes permanecen tan tranquilos. Al parecer no nos interesa que se lleven todos los años las Compañías de navegación extranjeras,

por pago de fletes, una respetable cantidad de millones de pesetas.

Todo lo más que hacen, de vez en cuando, es lanzar a la publicidad un proyecto en el que, según el criterio de los respetables ciudadanos que intervienen en su confección, prometen resolver matemáticamente el problema que afecta a nuestra Marina Civil. Pero suele

ocurrir entonces, mejor dicho, ocurre siempre, que esos proyectos, sin haber tenido apenas tiempo para ver la luz pasan a dormir el sueño del olvido en los archivos de la "Gaceta".

Es doloroso confesarlo; pero, al parecer, nuestra Marina Mercante está condenada a no pasar nunca de proyecto.

El tráfico de la pesca

POR EL PROFESOR FERNANDO DE BUEN, JEFE DE DEPARTAMENTO EN EL INSTITUTO ESPAÑOL DE OCEANOGRAFÍA

Los buques pesqueros, aumentando de tonelaje, logrando mayor radio de acción, dotados de métodos intensivos de trabajo, arrastrando sus redes de grandes tamaños, pescan mucho; pero por necesidad, para neutralizar los gastos muy crecidos que la actividad les ocasiona.

Esa pesca se desembarca en totalidad y por la condición de la mercancía, de fácil deterioro, busca activamente, febrilmente, los centros del consumo. La desorganización en el tráfico, la congestión de los mercados en determinados días, es origen de grandes fluctuaciones en la subasta, con éxitos, pero en general, con ruinas; unos y otros bruscos, inesperados.

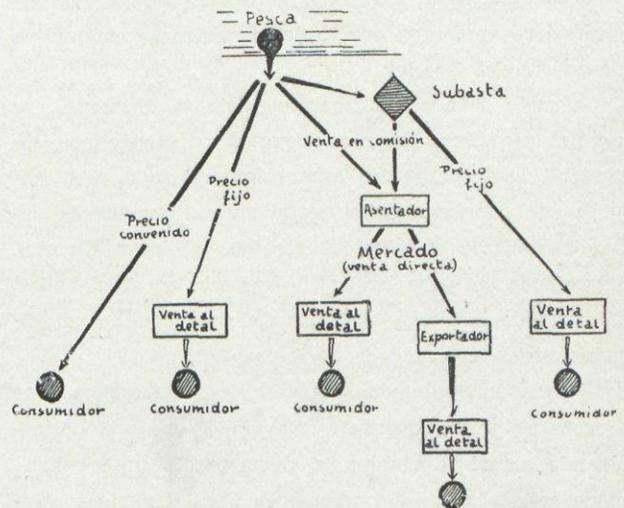
La buena repartición del pescado mantiene sobre bases firmes, seguras, el negocio de su venta.

Es cierto que el empleo del frío, las bajas temperaturas, retardan o impiden entre ciertas fechas la descomposición de los productos de la pesca, poniendo en manos del vendedor la regulación del consumo. Grandes frigoríficos fueron sueño dorado de los Gobiernos con plausible deseo de intensificar el comercio de la pesca; pero ello trae consigo la inversión de enormes sumas, a la larga con recargo en los precios de venta, y luchando en condiciones desventajosas en el mercado con los productos llegados del mar en fresco.

Para frigorificar, debe acondicionarse el buque pesquero, el puerto de desembarco, el transporte, el centro de consumo y la venta directa. Es una compleja trama comenzada al extraer el pescado del mar y finalizada al adquirir el producto para el consumo.

A ser posible, por tanto, debe llegar la pesca al mercado sin manipulaciones costosas, manteniendo el precio remunerador más bajo. De ser la abundancia ex-

cesiva, rebasando la capacidad de absorción de los centros de consumo, el sobrante desvalorizado o inutilizado, con precio excesivamente bajo o nulo, da margen suficiente para los gastos de la conservación, sean éstos ocasionados por la laboración de conservas en fábricas adecuadas o de almacenaje en instalaciones frigoríficas. Un paso más, la desmesurada abundancia o



Esquema de la distribución del pescado

las condiciones defectuosas de la mercancía, logrando en primera subasta una bajísima cotización, da margen a preparaciones de subproductos: guanos, aceites, harinas, etc.

De las anteriores consideraciones hemos de excluir a la pesca de precios elevados; dan margen suficiente para cubrir los gastos de la producción de frío o de especiales preparados. Las manipulaciones revaloriza-

doras de la mercancía, tales como la preparación de filetes congelados, escapan también a las leyes generales dedicadas exclusivamente a la gran pesca, base del tráfico y del engrandecimiento de los mercados.

Esa pesca intensiva, capturada a bordo de grandes buques, llegando en ocasiones de apartados lugares, necesita al tocar tierra de fácil y rápido desembarco, íntimamente ligado con el tráfico hacia el consumo. De ahí nace lo imprescindible de los puertos especializados, exclusivamente pesqueros.

Un curioso fenómeno se observa bajo la defectuosa organización del tráfico: la creación de centros que pudiéramos llamar mercados-puertos. El cometido de los armadores debiera finalizar con el desembarco; sus preocupaciones son muchas bajo la cuantía de los gastos y la busca de fondos ricos en pesca; pero es general, o se observa en ocasiones bastantes, que el propio productor sea traficante del producto; deposite en las vías más fáciles la mercancía, afluyendo a los grandes centros de consumo, en perpetua congestión. Sea el origen que apuntamos o sea también la poca iniciativa de los intermediarios, lo indudable es la existencia de superabundancia de pesca, en determinadas épocas, en los principales mercados, los cuales deben por necesidad reexpedir, y, por tanto, organizarse en puertos pesqueros del interior.

La costa debe ser, a nuestro juicio, la directora que regule el tráfico. En comunicación constante con los centros de desembarcos esparcidos por todo el litoral y los de consumo, debe organizar sabiamente la repartición de los productos extraídos del mar. En ella, frigoríficos para los buques igualmente acondicionados, fábricas de conserva, fábricas de subproductos, manipulaciones valorizadoras de las pesca.

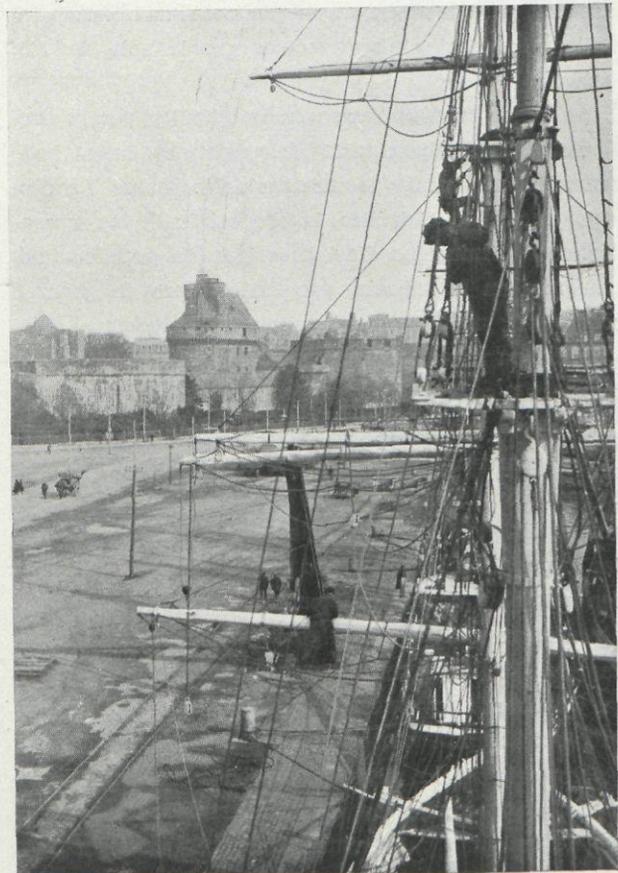
El pescado puede transportarse de dos maneras: por ferrocarril y por carretera. En uno y otro caso organizando arterias principales, derramando en canalizaciones secundarias, desmenuzadas para llegar a los lugares más apartados del consumo.

Acaso el transporte por camión tenga ventajas, los de mayor carga pueden acudir a los principales centros; los de menor tonelaje a los secundarios. Evitando con ello la imprescindible carga y descarga, que implica gastos, en la derivación de una vía principal a una secundaria empleando el ferrocarril.

¿Quiénes deben ser los organizadores de ese complejo tráfico? Sin duda alguna los que llamamos intermediarios. No sin razón se abominó en ocasiones de

los intermediarios. Podemos decir que "a tráfico revuelto ganancia de intermediarios". Pero su papel está perfectamente definido. Son necesarios dentro de una sabia organización de la industria marítima. Concedores del consumo, en perpetua busca de nuevos centros, fragmentando la pesca hasta proporciones increíbles para llenar todos los rincones, valorando la mercancía, son el compañero del pescador; uno y otro, compenetrados de su papel con límites bien precisos, buscan mutua prosperidad.

Nos hemos extendido en demasía; el tema es sugestivo e invito a discurrir sobre él. El pescado, como mercancía, no escapa a las leyes generales que las rigen, y plumas más autorizadas que la mía, en estos temas, pudieran desarrollarnos ampliamente los problemas tan sólo esbozados.



NUESTRA PORTADA

Los preparativos, en el puerto de Saint-Malo, para la partida de los buques pesqueros a Terranova en busca del bacalao, durante una campaña que comienza ahora y dura seis meses.

La organización de puertos en Francia

Francia está organizada económica y administrativamente de tal manera, que las obras de los puertos principales y secundarios afectan más que a los intereses puramente locales, a los intereses regionales, a veces muy extensos, y adquieren tal carácter de interés general que han sido rebeldes a la descentralización.

La influencia del Poder Central en la Administración de los Puertos, es tan intensa que hasta hace pocos años no se concebía que las operaciones en ellos fuesen delegadas en otras organizaciones.

Así resulta que en Francia, a excepción de los puertos de El Havre, Burdeos y el puerto fluvial de Strasbourg, existe una organización uniforme para todos los demás, por la cual todos los trabajos de mejora y reparación, así como los de conservación y explotación están bajo la tutela de organismos públicos que dependen directamente del Estado (1).

Esto no quiere decir que todas las operaciones de un puerto dependan directamente del Estado, sino que éste ha reservado una misión muy interesante en la explotación de los puertos, en su política general y en el programa de obras, a una Comisión consultiva, constituida por elementos conocedores de las cuestiones marítimas.

El último paso de esta evolución se ha dado en la organización de los tres puertos anteriormente citados, que se ha llamado autónoma, aunque no lo es tanto como indica su denominación, pues queda reducida a que el Estado delega en un Consejo de Administración una serie de poderes generales, reservándose otros como la reglamentación y aprobación de los programas de conjunto.

El director del Puerto autónomo es a la vez agente ejecutivo del Consejo de Administración y representante del Poder Central cerca de todos los elementos interesados en el progreso del puerto.

El Consejo de Administración está constituido en forma que tengan mayoría los representantes de la Cámara de Comercio local, pero con el concurso de otros representantes independientes de los intereses locales.

PUERTOS NO AUTÓNOMOS.—ORGANIZACIÓN DE LOS SERVICIOS.

En los puertos no autónomos, a los que ahora nos referimos, es función del Estado la construcción, la conservación, la explotación, las obras de dragado, el alumbrado y balizamiento de los canales, la aplicación de los reglamentos sanitarios, la fijación y percepción de impuestos y derechos de navegación sobre los buques y las mercancías y la reglamentación general.

(1) Por excepción existen algunos puertos pequeños, como Port-Vendres, que son administrados por los Municipios, aunque no con independencia del Poder Central.

A la Comisión consultiva del puerto le corresponde la explotación, conservación y mejoramiento del utillaje; la representación de los usuarios cerca de los Servicios Públicos y la propuesta en primer término de cuanto se refiere a programas generales y establecimiento de impuestos.

En algunos puertos, por su situación particular, como Marsella, existen Compañías particulares que son concesionarias de una parte del puerto con todo su utillaje y vías férreas, o bien de algunos elementos importantes de su utillaje.

Por otra parte, ciertos servicios, tales como los de practicaje, son confiados a Corporaciones particulares inspeccionadas por el Estado.

Las operaciones de carga y descarga en los puertos se efectúan generalmente por entidades privadas, pero sin que tengan la representación de la autoridad gerente de aquéllos. Las condiciones de trabajo se fijan libremente entre los Sindicatos obreros y las Federaciones patronales, bajo la autoridad superior del Estado.

Los diques secos pertenecen en general al Estado y son explotados bien por las Cámaras de Comercio, bien, como en Marsella, por un concesionario, o bien por organismos privados, más o menos complejos, en los que tienen representación los armadores y los astilleros de reparación de buques.

Los servicios auxiliares, tales como el pesado y clasificación de mercancías, la Policía interior del puerto se hacen en unos por los Municipios, en otros por las Cámaras de Comercio y en otros por los particulares interesados.

El servicio ferroviario, salvo casos particulares como en Marsella, se hace por las Compañías de ferrocarriles de interés general, cuyas líneas principales terminan en el puerto.

En esta clase de puertos todos los servicios que dependen del Ministerio de Obras Públicas están bajo la autoridad de un director, nombrado directamente por el ministro y elegido entre los ingenieros jefes de Puentes y Calzadas.

El director del puerto está asesorado por una Comisión consultiva, encargada de representar los intereses locales de los usuarios; relacionándose además con la Cámara de Comercio del puerto.

El director tiene a sus órdenes un jefe de Explotación, que es ingeniero de Puentes y Calzadas, el que puede también estar encargado de las obras.

El jefe de Explotación inspecciona las concesiones de utillaje y todos los servicios anejos del puerto; está en relación constante con los usuarios y bajo su mandato tiene a los oficiales del puerto que regulan los movimientos de los buques en el mismo.

Al lado del jefe de Explotación existen otros ingenieros de Puentes y Calzadas encargados de las obras.

FUNCIONES DE LA COMISIÓN CONSULTIVA.

Esta Comisión se compone de cinco vocales que pertenecen a la Cámara de Comercio del Puerto, un vocal del Municipio, un vocal del Consejo general del Departamento y dos vocales elegidos entre los principales usuarios del puerto.

Los puertos de importancia excepcional pueden tener en su Comisión consultiva hasta 21 vocales. Los cargos de vocales son gratuitos.

A la Comisión consultiva, de la que forma parte el director con voz, pero sin voto, se someten todos los asuntos de interés general para el puerto, incluso los proyectos de tarifas e impuestos.

En los puertos pequeños, el ingeniero jefe de Obras públicas es quien ejerce las funciones de director con las mismas atribuciones y con o sin el concurso de una Comisión consultiva compuesta de nueve vocales como máximo.

En resumen, en los puertos principales puede decirse que el Estado ejerce a la vez el Poder legislativo y el Poder ejecutivo. El primero radica en los resortes de la Administración Central, el segundo está concentrado en el director del puerto.

La acción de los usuarios se ejerce a través de la Comisión consultiva y de una manera más accesoria por la Cámara de Comercio del Puerto.

Hay que destacar que además de los servicios propios del Ministerio de Obras Públicas, existen en los puertos los de otros departamentos del Estado con entera independencia, lo que se considera perjudicial.

El utillaje de uso público, es objeto de concesiones por el Ministerio de Obras Públicas, frecuentemente otorgadas a las Cámaras de Comercio, las que desarrollan su explotación por servicios especiales o por intermedio de los ingenieros de Puentes y Calzadas.

Se observa que en los Cuerpos consultivos que asesoran al director de un puerto no autónomo, no están representados los obreros y en algunas ocasiones se ha propuesto reunir bajo una misma autoridad varios puertos de acción económica conjugada.

LOS PUERTOS AUTÓNOMOS.

En la organización precedente la función del Estado es capital y los usuarios no tienen más que un papel consultivo bastante molesto. No existe en esta representación de los usuarios, miembros del hinterland del puerto ni representantes de las necesidades nacionales. La relación con los servicios fundamentales de la vida de un puerto, tales como los de ferrocarriles, de practaje y de Marina, es muy débil y casi inexistente.

Todas estas razones indujeron a los principales puertos comerciales a solicitar su autonomía, que basaron en los argumentos siguientes: a), las dilatadas tramitaciones de los proyectos para la mejora de los puertos, por no existir un organismo representativo interesado en su rápida terminación; b), la excesiva intervención del Estado hasta en los detalles secundarios de

la vida de los puertos; c), la utilidad de interesar en la vida propia de los puertos a los principales usuarios; d), la conveniencia de reforzar la coordinación tan necesaria entre la Administración pública los ferrocarriles, los concesionarios y las autoridades municipales y provinciales.

Estas peticiones tuvieron como resultado la concesión para algunos puertos, y a título de ensayo, de un sistema que se ha llamado pomposamente "la autonomía de los puertos comerciales"; pero que en realidad es un organismo bicéfalo colocado bajo el control del Estado y administrado por un Consejo y un director, teniendo cada uno poderes especiales, aunque íntimamente ligados.

EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN.

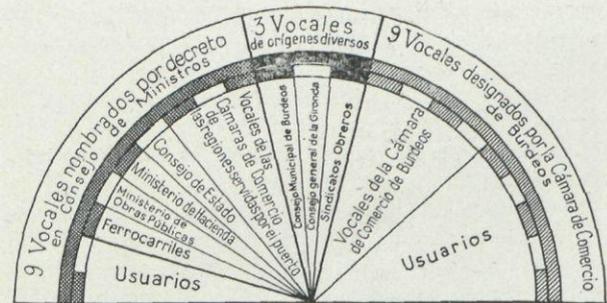
El Consejo de Administración de los puertos autónomos de El Havre y Burdeos, se componen de veintinueve vocales, y su constitución es la siguiente (figura 1.ª):

1.º Nueve vocales nombrados directamente por las Cámaras de Comercio.

2.º Nueve vocales nombrados por decreto, de los cuales tres tienen la representación de las Cámaras de Comercio de la región.

3.º Un miembro de la Diputación, otro del Municipio y un obrero nombrado por decreto a propuesta de los Sindicatos de obreros del puerto.

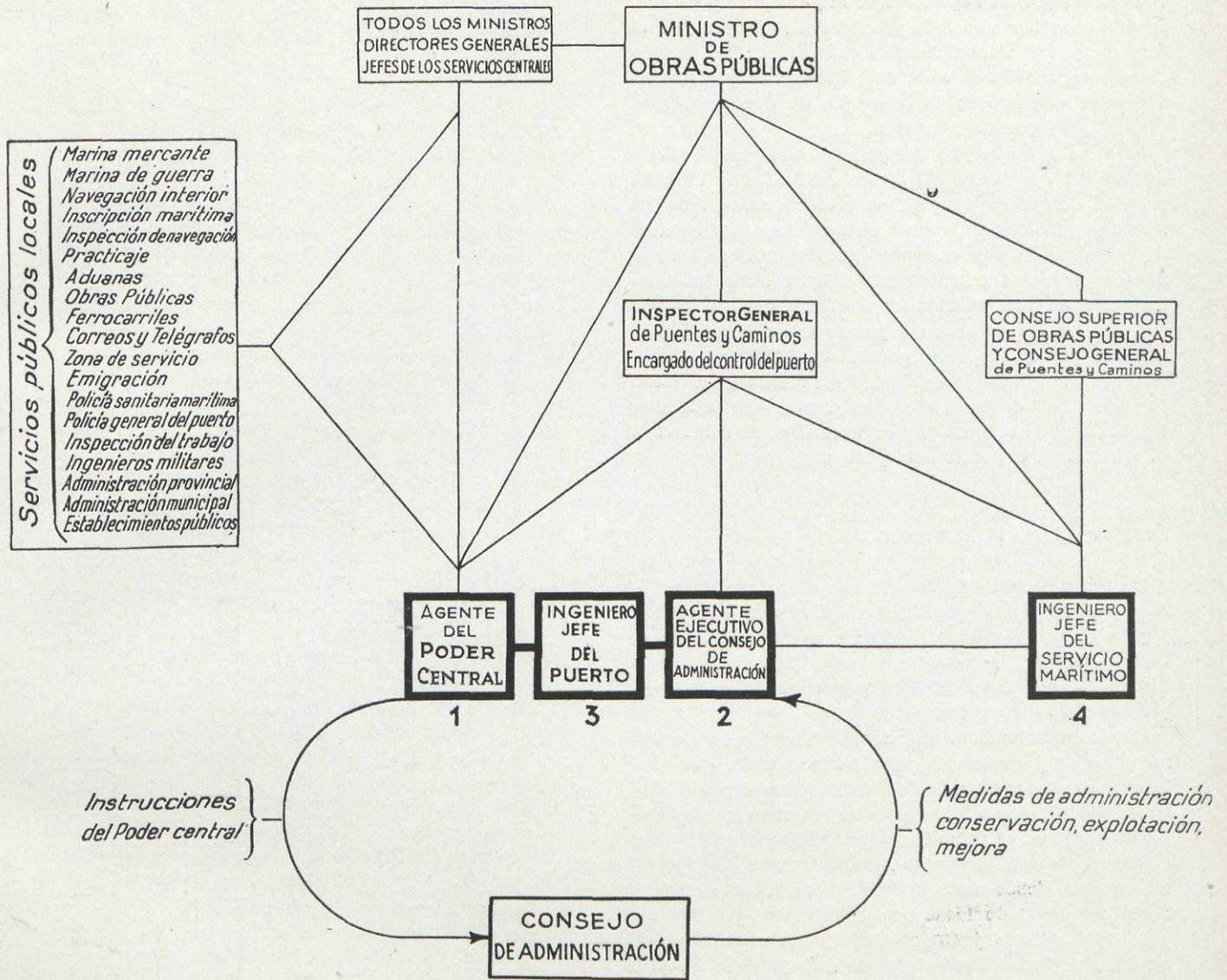
El Consejo de Administración resuelve definitivamente sobre todo lo que se refiere a las obras de utillaje y a la explotación del puerto, salvo cuando las obras nuevas llevan el concurso financiero del Estado. El Conse-



— Composición del Consejo de Administración —
(21 Vocales)

Figura 1.ª—Esquema de composición del Consejo de Administración del puerto de Burdeos.

jo autoriza las concesiones de utillaje, fija las tarifas máximas y las condiciones de aplicación. Informa obligatoriamente sobre todas las cuestiones de interés para el puerto. Para la conservación y explotación de las obras y del utillaje del puerto, que son de su incumbencia, dispone de los ingresos que obtiene por derechos de muelle, por el uso del utillaje público y por derechos sobre las zonas de dominio público. Por otra



RELACIONES ENTRE EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y EL PODER CENTRAL

Figura 2.ª—Organización superior del puerto de Burdeos.

parte, para la financiación de las obras nuevas en la parte que le corresponde, que en general es la mitad, cuenta con los derechos de peaje local y con los subsidios de los otros Cuerpos constituidos de la región.

EL DIRECTOR.

El director está situado al lado del Consejo de Administración, pues tiene a su vez poderes especiales como puede apreciarse en los esquemas de las figuras 2.ª y 3.ª Pero al mismo tiempo es el agente ejecutivo del Consejo de Administración; por lo tanto en su persona se hace la coordinación entre el Poder central y el Po-

der local, lo que es de fundamental importancia para la buena marcha del puerto y que constituye la característica de la organización.

Como en los puertos no autónomos, el director tiene a sus órdenes a todo el personal, como se indica en el esquema de la organización (figura 3.ª). Este personal se diferencia poco del de los puertos no autónomos.

En Burdeos el director es al mismo tiempo el ingeniero jefe de las obras. En El Havre, al contrario, el director está auxiliado por otro agente que ejerce las funciones de ingeniero jefe del puerto.

En principio, la organización de Burdeos facilita más que la de El Havre la coordinación necesaria, sobre

El canal de los dos mares

Se ha constituido una Sociedad de estudios para la apertura del canal marítimo que ha de unir el Atlántico y el Mediterráneo por Burdeos, Agen, Toulouse, Carcassonne y Narbona.

El proyecto, sometido en marzo de 1931 al ministro de Obras públicas, ha sido enviado recientemente para su examen al Consejo superior de Obras públicas.

Las condiciones previas necesarias para el establecimiento de tan importante canal se presentan por el momento francamente favorables, pues la estanqueidad del cauce, preocupación principal en esta cuestión, se encuentra, afortunadamente, resuelta en los terrenos que atraviesa.

El movimiento de tierras necesario podría ejecutarse en condiciones ventajosas de rapidez, gracias a la perfección actual de la maquinaria. Una excavadora moderna puede ejecutar 10.000 metros cúbicos de desmonte en ocho horas con una brigada de cinco hombres.

Encontrándose el punto culminante del canal a la altura de 126,30 metros, en Toulouse, el consumo de agua del mismo podría estar asegurado por el caudal del Garona. En cuanto al número de esclusas, puede quedar reducido al mínimo estricto, para disminuir todo lo posible el número de éstas.

Los autores del proyecto han preconizado el empleo de un sistema de recuperación hidráulica muy ingenioso y absolutamente nuevo, consistente en principio en un conjunto de varios grupos de máquinas que cada una lleva una turbina acoplada directamente a una bomba centrífuga. La energía mecánica desarrollada se transmite directamente a una bomba que impulsa el agua de la zona aguas abajo de la esclusa a la de aguas arriba. Esta utilización permite recuperar el 60 por 100 del volumen de agua utilizada, sin el impedimento de ninguna dársena economizadora.

La longitud del canal será de 390 kilómetros próximamente, con diez esclusas. La anchura en el fondo será de 120 metros (excepto en el paso del Col de Naurouse, que tendrá únicamente 90 metros), con una profundidad de 13,50 metros. La anchura en la superficie del agua será de 205 metros en terraplén y 170,50 metros en desmonte.

Las esclusas tendrán una longitud de 260 metros y una anchura de 35 metros.

Para cruzar las vías de comunicación existentes se ha admitido en principio que la solución, en subterráneo por debajo del canal es la más favorable generalmente.

Los elementos que se empleen para la construcción del canal serán los más perfeccionados y los más potentes de que se pueda disponer.

Los movimientos de tierra se ejecutarán con máquinas de gran rendimiento (excavadoras de rosario, dragalines, etc.), y no habrá, en principio, ningún transporte de tierra en sentido longitudinal, sino que se de-

positarán en caballeros, lo que marca una concepción totalmente distinta de lo que hasta ahora se ha venido haciendo en los movimientos de tierra de los ferrocarriles, en los que la compensación entre desmontes y terraplenes a lo largo del perfil longitudinal era una preocupación del ingeniero, que influía notablemente en los trazados.

Siendo la flotación el medio de transporte más económico, el canal de los Dos Mares está llamado a ser la unión ideal entre los mercados orientales y occidentales de Europa, de modo que las ventajas que obtendrá Francia con su construcción son de una gran importancia. Desde el punto de vista nacional, servirá para poner en valor recursos económicos y agrícolas de las zonas atravesadas. Los navíos podrán navegar por el canal a buena velocidad, sin que sean considerables los retrasos que produzcan las esclusas.

Aspecto económico de la obra.

El presupuesto total de las obras, teniendo en cuenta toda clase de imprevistos, se ha calculado en francos 13.500.000.000.

Los ingresos se obtendrán en primer lugar por el derecho de paso, percibido sobre el tonelaje que lo utilice, y estos derechos se fijarán en 10 francos por tonelada de registro.

Se calcula que la parte del tráfico marítimo procedente del Norte del Océano Atlántico hacia el Mediterráneo o el canal de Suez, que utilizará este canal por serle más ventajoso que dar la vuelta por el Estrecho de Gibraltar, llegará a ser anualmente de 75.000.000 de toneladas.

Si se tiene en cuenta la progresión constante del tráfico marítimo y del tráfico de cabotaje francés que se ha de producir por la apertura de este canal, se puede estimar, sin exageración, una cifra global de tráfico de 135 millones de toneladas por año, lo que supone unos ingresos de 1.350 millones de francos. Los gastos de explotación y de conservación juntamente con las cargas financieras, alcanzarán anualmente 1.010 millones de francos, dejando, por lo tanto, un beneficio líquido anual de 340 millones de francos, a los que habría que añadir otros varios ingresos, calculándose un beneficio total de 488 millones de francos.

La empresa producirá todavía beneficios, aun en la hipótesis de que el tráfico global se redujese a 86.200.000 toneladas anuales.

El Congreso del Canal Marítimo de los Dos Mares, recientemente celebrado, tomó el acuerdo de que los Poderes públicos adopten las medidas necesarias para activar el expediente del canal marítimo de los Dos Mares y obtener del Parlamento lo antes posible una ley que permita la realización de esta obra gigantesca del más alto interés económico y social.

BIBLIOGRAFIA

LA MARINE MARCHANDE ITALIENNE, SON EVOLUTION, SON AVENIR, por Marcel W. Van de Velde.—Un volumen de 135 páginas, editado por Lloyd Anverso de Amberes (Rue Vleminck).—Precio: 25 francos.

La obra está dividida en dos partes; la primera dedicada a estudiar las condiciones del medio, entre las que se detallan, poniendo de manifiesto su influencia sobre la Marina Mercante, la situación geográfica, la situación económica y las características psicológicas de la raza italiana.

La segunda parte está dedicada al desarrollo de la Marina Mercante italiana, y en ella se estudian siete capítulos: en el primero se hace la historia de esta Marina; en el segundo, la nueva organización corporativa de una manera general y en particular en lo que a la flota mercante se refiere; el capítulo tercero reseña la intervención del Estado en el comercio mercante, detallando los medios de intervención, sus consecuencias y su crítica; el capítulo cuarto está dedicado al número y tonelaje de los buques nacionales con varias estadísticas y cuadros comparativos, haciendo una detallada crítica sobre los grandes paquebotes; el capítulo quinto se refiere a la edad y calidad de la flota italiana; el sexto es una reseña documental de las principales Compañías de navegación; en el capítulo séptimo se estudia la concentración de las grandes Compañías exponiendo los fundamentos a que obedecen y su resultado; el último capítulo se dedica al estudio del tráfico en los puertos italianos haciendo comparaciones con otros europeos.

Como resumen de la obra, deduce el autor los presagios que cabe aplicar al porvenir de la Marina italiana, según los cuales ha de seguir aumentando su poderío e importancia.

Contiene el libro ocho láminas, dedicadas a los paquebotes "Rex" y "Conte de Savoia".

Después de leída esta obra tan documental se saca la consecuencia de cómo el esfuerzo y la constancia de un pueblo en el aspecto marítimo ha hecho que llegue a ser una de las primeras potencias del mundo.

PROYECTO Y EJECUCION DE LAS OBRAS MARITIMAS, por el doctor ingeniero Pietro Feriani.—Dos volúmenes con 219 páginas en total, 119 figuras intercaladas en el texto y 32 láminas fuera de texto.—Editado por Urico Hoepli.—Milán.—Precio de la obra completa: 40 liras.

Esta obra es el resultado de las conferencias desarrolladas en la Escuela de Especialización para las construcciones de hormigón armado y se refieren a las obras de puertos más importantes ejecutadas en Italia.

El primer volumen se refiere al estudio de los elementos naturales en los puertos como parte preliminar y esencialísima para la acertada redacción de los proyectos, terminando con el estudio del trazado de los puertos. De una manera muy clara estudia las olas, mareas, corrientes y regímenes de las playas. Para su trazado divide los puertos en cuatro clases: los que son totalmente artificiales, los que se utilizan en ensenadas y golfos; los puertos de canales o inferiores y los que se establecen en lagunas. De todos los estudios y teorías se hacen referencias a puertos italianos (de los que acompañan 24 láminas), poniendo de manifiesto en cada caso las dificultades que se hubieron de vencer, y los éxitos y fracasos a que los proyectos dieron lugar, dando así a la obra un carácter eminentemente práctico y de gran utilidad para los ingenieros encargados de los estudios de obras marítimas.

El segundo volumen está dedicado al detalle de las obras en los puertos. Para poder tener conocimiento del efecto del mar en las obras, empieza por estudiar con más detalle

el movimiento ondulatorio del mar, exponiendo con gran claridad la teoría trocoidal y la de Cornaglia, deduciendo como consecuencia la acción de las olas sobre los obstáculos fijos que encuentran.

En un capítulo se estudian los materiales adecuados para las obras marítimas, haciendo la crítica de cada uno de ellos y resaltando los que modernamente presentan mayores ventajas sin excluir el estudio de la acción del agua del hormigón en bloques o monolitos, etc.

Para el estudio de las obras se clasifican en obras exteriores e interiores; entre las primeras considera el autor las de escollera, las de paramento vertical y las de estructura mixta. Con el mismo detalle se estudian las obras interiores.

Un capítulo muy interesante es el dedicado a dar reglas prácticas para la ejecución de las obras, tanto exteriores como interiores, detallando la preparación de los cimientos, la formación de la escollera, construcción y colocación del hormigón en bloques o monolitos, etc.

Por último estudia también la conservación de las obras de puertos.

Por la reseña que acabamos de hacer se comprende la gran utilidad de este libro, que además de contener la técnica necesaria tiene un valor práctico de gran estimación para el estudio de puertos.

REGLAMENTO DE CONCILIACION Y ARBITRAJE.—

Folleto editado en español, francés, inglés y alemán por la Cámara de Comercio Internacional.—París, 38, Cours Albert premier.

Este reglamento, que ha sido puesto en vigor desde 1.º de enero del año actual, consta de 28 artículos, divididos en dos secciones: Sección A (artículos 1.º al 4.º), se refiere a la conciliación facultativa como procedimiento distinto del arbitraje, y Sección B (artículos 5.º al 28), relativa al arbitraje.

Tiene este reglamento a solucionar los litigios de orden comercial que tengan carácter internacional, evitando a los industriales, comerciantes y banqueros mayores gastos y dilaciones en la resolución de las cuestiones propias de sus negocios.

En él se recomienda que en todos los contratos con el extranjero se incluya la siguiente cláusula: "Todas las desavenencias que deriven de este contrato serán resueltas definitivamente de acuerdo con el Reglamento de Conciliación y Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional por uno o más árbitros nombrados conforme a este reglamento", para evitar así ulteriores recursos y que el pleito se resuelva definitivamente.

TRAZADO DEL BUQUE.—"Estudios teórico-prácticos", por D. Manuel Orbeta y Lopategui, ingeniero naval.—Un volumen de 203 páginas en 8.º—Tip. "El Ideal Gallego". Cantón Grande, 22. La Coruña.

Esta interesante obra, de marcado sabor técnico, aborda directa y concretamente multitud de problemas relacionados con su título. Divide el autor su trabajo en dos partes: una, "preliminar", en que se ocupa de desplazamientos, dimensiones, coeficientes, franco-bordo, arrufo, brusca, peso total, centro de gravedad, áreas transversales, centro de carena, estabilidad, flotación en carga, planos de formas, resistencias estructurales, etc., y demás aspectos que incumben al proyectista; y otra, "final", en que, tras repetidos tanteos, se llega a la determinación exacta de los factores citados, cálculo de pesos, curvas hidrostáticas, estabilidad, resistencia, propulsión, especificaciones y presupuestos. Como es natural, contiene numerosas tablas y gráficos necesarios para la exposición de los asuntos que trata.

INFORMACION GENERAL

PERSONAL

Marina Militar.

Ha sido nombrado profesor de la Escuela de Torpedistas-Electricistas el teniente de Navío don Luis Díez del Corral, y de la Escuela de Radiotelegrafía el de igual categoría don Remigio Jiménez y Cervantes-Pinedo.

Han sido nombrados profesores de la Escuela de Guerra Naval los capitanes de Corbeta don Fernando Meléndez Bojart y don Juan Pastor Tomaseti.

Ha sido nombrado comandante de quilla del "Almirante Antequera" el capitán de Fragata don Luis Ibáñez Yanguas; comandante del submarino "C-1" el capitán de Corbeta don Rafael Cervera Cabello; para igual cargo en el cañonero "Dato" el de igual categoría don Horacio Pérez y Pérez; para igual cargo en el cañonero "Cánovas del Castillo" don Pedro Fernández Martín, de la misma categoría; para el mismo cargo en el cañonero "Canalejas" ha sido nombrado don Benito González Alber, de la misma categoría.

Ha sido nombrado jefe de la estación de tiro de la Base Naval Principal de Cádiz el capitán de Corbeta don Virgilio Pérez y Pérez.

Han sido nombrados comandantes de los torpederos "Número 18", "Número 7" y "Número 22", respectivamente, los tenientes de Navío don Juan A. Giner, don Carlos Núñez de Prado y don Pedro Gutiérrez Ozores.

Han sido nombrados segundos comandantes del submarino "B-1", del "B-6" y del destructor "Churruca" los tenientes de Navío don Luis Cebreiro Blanco, don Servando Arbolí y don Juan León Palacios, respectivamente.

Marina Civil.

Han sido nombrados: don José María Pazos, subdelegado de Pesca en Vigo; don Ignacio Rebolledo, jefe del Registro en la Delegación Marítima de Valencia; don Fernando Estrada, subdelegado marítimo de Valencia; don Jaime Abril, subdelegado marítimo de Tarragona; don Angel Kaiffer, subdelegado marítimo de Gerona; don Bartolomé Banzá, subdelegado marítimo de Palma de Mallorca, y don José Mosquera, subdelegado de Pesca en Coruña.

Ha sido nombrado asesor suplente de la Delegación marítima de Barcelona, don Juan Rocha Romero.

Ha sido nombrado director de la Escuela de Náutica de Tenerife, don Benito Pérez Armas.

Ha sido nombrado asesor jurídico interino en la Delegación Marítima de Las Palmas, don Rafael Guerra Molina.

Han sido nombrados biólogos asesores en las Delegaciones de Pesca, don Francisco Ferrer y don Manuel Sánchez y Sánchez, habiendo sido destinados a las Delegaciones de la región tramontana y región noroeste, respectivamente.

Ha sido autorizado el cambio de capitán de la motonave "Villa de Madrid", a favor de don Jaime Gelpi Verdaguer, de la inscripción de Barcelona.

Ha sido nombrado capitán de la motonave postal "Villa de Madrid", don Carlos Bruguera Bosch, de la inscripción de Barcelona.

El problema de los capitanes pilotos desembarcados.

El capitán de la Marina Mercante y actual miembro de la Junta del Puerto de Barcelona don Victoriano Boned y Riera, ha entregado a la Delegación Marítima para que sea cursada al ministro de Marina de la República, una instancia en la que después de poner de relieve la precaria situación en que se halla un considerable número de capitanes y pilotos de la Marina Mercante, debido principalmente a la forzada inactividad en que se halla gran parte de nuestra flota comercial, propugna por la realización de los siguientes extremos:

Primero. Que en todos los puertos de España se implante, al igual que estaba en el puerto de Bilbao, el Cuerpo de Prácticos amarradores, cargo que en la actualidad usufructúan los prácticos de los mismos.

Segundo. Aumentar el número de prácticos en todos los puertos donde los ingresos de los mismos rebasen la cantidad de más de 2.000 pesetas mensuales cada uno, mediante la inspección y correspondiente investigación de gastos, ya que los citados ingresos en los puertos principales de la Península superan siempre la mencionada cifra y los gastos son exiguos en relación a ella.

Tercero. Que se cumpla rigurosamente la real orden de 16 de agosto de 1912, en la que se dispone "que los prácticos de número de los puertos, a partir de los sesenta y cinco años de

edad, sean reconocidos por períodos anuales, dándoseles de baja cuando resulte que carecen de aptitud física necesaria para continuar prestando servicio de su clase", disposición que no es atendida por las autoridades de Marina, ignorando los motivos que puedan inducir a este incumplimiento de ley.

Cuarto. Que en todas las Juntas de Puerto, se dé preferencia de embarque en el material flotante al servicio de las mismas a los capitanes y pilotos, especialmente en los buques equipados con material de salvamento y movidos por la fuerza propulsora del mecanismo puesto en movimiento bajo la inspección y dirección de maquinistas navales.

Quinto. La rápida implantación de un Montepío Marítimo Nacional único, que responda equitativamente a las necesidades del personal de mar retirado con la supresión total de los Montepíos particulares que en desdoro de la Nación funcionan sin la debida intervención del Estado y al amparo del dinero que corresponde al primero; y

Sexto. Que mientras duren las actuales circunstancias de amarre de nuestros buques mercantes quede cerrado por completo el ingreso oficial de alumnos en todas las Escuelas de Náutica.

Puertos.

Ha sido nombrado don Rafael Incenga, ingeniero director interino del Grupo de Puertos de Arrecife.

Ha sido nombrado presidente de la Comisión Permanente de Faros, don José Clemente Ucelay; don Angel Ochotorena y don Manuel Díez Sanjurjo, vocales de la misma.

Ha sido nombrado don José Luis Castro Espejo, ingeniero director del puerto de Ibiza.

Ha sido nombrado ingeniero auxiliar del puerto de Tarragona, don Joaquín Blasco.

Ha sido nombrado ingeniero director del puerto de Melilla, don Francisco González Lacasa.

Ha sido nombrado don Evaristo de la Riva, ingeniero director del puerto de Santa María.

Ha sido nombrado ingeniero director del puerto de Cádiz, don Vicente Millán.

Ha sido nombrado segundo jefe de Señales Marítimas don Rafael Enamorado.

Ha sido nombrado ingeniero director interino del puerto de Santa Cruz de Tenerife, don José Calabráz.

Ha sido nombrado presidente de la Cámara de Comercio y Navegación de Barcelona, don Félix Escalas y Chameni.

En la Junta de Obras del Puerto de Gijón se han elegido los siguientes cargos: presidente, don Secundino Felgueroso; vicepresidente, don Isidro Suárez Moris; vocal interventor, don Gumerindo Junquera.

Ha sido nombrado práctico de número del puerto de Barcelona, don Leoncio Chafar.

Asamblea de Empleados de Juntas de Obras de Puertos.

El día 19 de febrero celebró la primera sesión la Asamblea de Asociacio-

nes de Empleados de Juntas de Obras de Puertos.

Comenzó la reunión a las diez de la mañana, asistiendo delegaciones de 25 Asociaciones constituidas en España. En esa sesión se discutió ampliamente la gestión de la Junta directiva, y en la de la tarde se continuó la deliberación sobre dicho extremo del orden del día, examinándose la marcha económica de la Federación.

Se procedió a elegir, dentro del mayor entusiasmo, nueva Junta directiva, que quedó constituida así:

Presidente, don José Pont López, de Valencia; vicepresidente, don Enrique Fernández Oliver; tesorero, don Vicente Ferrer Monfort, de Barcelona; secretario, don Francisco Alapont García, de Valencia, y vocal, don Juan Lozano Rodríguez, de Algeciras.

nerario número 2 de Canarias, consistente en fijar en las trece la hora de salida del puerto de Ceuta hacia Cádiz, que ahora se venía haciendo a las veintitrés.

Nuevo servicio de pasajeros entre Cádiz y Puerto de Santa María.

Se ha establecido un nuevo servicio de pasajeros entre Cádiz y Puerto de Santa María con la motonave "Punta Umbria".

El tráfico de pasajeros en el Atlántico-Norte.

El número total de pasajeros transportados en 1933, desde los puertos europeos a América, ascendió a 225.032, contra 273.031 en 1932, y 303.139 en el año 1931.

Los buques que prestaron este servicio fueron, respectivamente, 568, 607 y 728.

Los viajeros transportados el pasado año lo fueron por las líneas principales siguientes: Cie, Générale Transatlantique, 20.621; Cunard, 35.129; White Star, 23.307; United States Lines, 19.991; Hapag, 18.768; Nord Lloyd, 39.129.

Línea de Navegación desde Trieste al Golfo Pérsico.

En diciembre último se ha inaugurado la primera línea italiana de navegación al Golfo Pérsico para desarrollar el intercambio directo de productos y primeras materias (prescindiendo así de toda intervención extranjera) con Persia, Irak y los países de la Arabia del Sur.

Evidentemente, el Gobierno italiano, de acuerdo con una importante línea de navegación, se ha decidido a impulsar la implantación del nuevo servicio como resultado de la política de expansión económica a los países islámicos, que de un tiempo a esta parte está pre-ocupando seriamente a Italia.

Como puede sospecharse, la nueva línea tiene un carácter principalmente comercial, aunque también admitirá pasaje en pequeña escala.

Una línea regular entre Turquía y España.

A fin de marzo se inaugurará un servicio marítimo semanal entre los puertos turcos y los españoles, que será servido por los armadores turcos.

La nueva línea, además de los puertos turcos de Irebizonde, Samsoun e Ihebol, servirá el puerto rumano de Constanza y los búlgaros de Varna y Bourgas. En España los vapores harán escala en Valencia y en Barcelona. Al

TRAFICO

El tráfico en el puerto de Pasajes

Indicamos a continuación el tráfico de este importante puerto durante el año 1933, haciendo su comparación con el de 1932:

	Año 1933	Año 1932
	Tons.	Tons.
Importación	157.570	164.538
Exportación	553.559	563.742
Totales	716.129	733.280

Observándose que ha experimentado una disminución de 17.151 toneladas, bien pequeña si se tiene en cuenta la crisis marítima.

El tráfico en el puerto de Huelva.

A continuación insertamos las cifras del tráfico del puerto de Huelva durante el año 1933 comparativamente con el de 1932:

	Año 1933	Año 1932
	Tons.	Tons.
Importación	199.676	149.396
Exportación	1.839.245	2.044.807
Totales.....	2.038.921	2.194.203

Durante el pasado mes de enero su tráfico ha sido de 21.239 toneladas de importación y 186.132 toneladas de exportación; durante el mes de febrero el tráfico ha sido de 8.958 toneladas de importación y 112.406 de exportación.

El tráfico en el puerto de Valencia.

Durante el año 1933 frecuentaron el puerto de Valencia 3.483 buques, con un tonelaje total de 4.198.801 toneladas. En 1932 el número de buques fué de 3.367 y su tonelaje de 3.971.822 toneladas. Se observa, pues, un aumento de 116 buques y 226.937 toneladas de registro bruto, cifras que son muy favorables si se tiene en cuenta la crisis del mercado marítimo.

En Santander se reanuda el tráfico de mineral.

En breve comenzará a exportarse mineral por el cargadero que en Astillero tiene la cuenca de Camargo.

Dos barcos llegaron ya al cargadero de Camargo, del que hace cerca de tres años que no sale una tonelada de mineral, los dos de pabellón letoniano, el "Paula Faulbaums" y su compañero de flota "Helena Faulbaums".

Cada uno de estos vapores cargará unas tres mil toneladas, poco más o menos.

La cantidad a exportar no es de gran importancia, puesto que los depósitos del cargadero están abarrotados; pero tiene una significación muy halagüeña la vuelta a la exportación del mineral de Camargo, que abre la esperanza de que los trabajos puedan reanudarse en el coto minero, que es lo que actualmente más se necesita.

Modificación del itinerario número 2 de la línea de Canarias.

El Ministerio de Marina ha aprobado la modificación solicitada por la Compañía Trasmediterránea relativa al iti-

regreso tendrán escalas en Marsella, Génova y Pireo.

Es muy sensible que por falta de iniciativas privadas y las debidas protecciones oficiales, mientras nuestros mejores buques permanecen amarrados, vengan extranjeros a establecer líneas de navegación tomando por base nuestros puertos y nuestro mercado.

El tráfico del Canal de Suez.

Durante el año 1933 han atravesado el Canal de Suez 5.423 buques con un tonelaje neto de 30.676.672 toneladas.

Comparando estas cifras con las del año 1932 que fueron de 5.032 el número

de buques y 28.340.290 toneladas netas, resulta que el tráfico ha experimentado un aumento del 8,2 por 100 en el tonelaje neto y el 7,8 por 100 en el número de buques.

Las tarifas del Canal de Suez.

El Consejo de Administración de la Compañía del Canal de Suez, en sesión celebrada el día 8 de febrero, ha acordado que a partir del 1.º de abril próximo, el peaje que deberán satisfacer los barcos de carga será de 5,75 francos oro por tonelada, reduciéndose estos derechos a la mitad cuando los buques transiten en lastre.

setas, que produce una baja de pesetas 2.802.399,54.

Han sido adjudicadas las obras de construcción del muelle de atraque y habilitación del puerto de Denia (Alicante) a la Sociedad Anónima "Cubiertas y Tejados" por la cantidad de 1.174.890 pesetas, con una baja de subasta de 219.751,47 pesetas.

Han sido adjudicadas las obras de dragado del puerto de Alicante a la Sociedad Ibérica de Construcciones y Obras públicas por la cantidad de pesetas 1.678.921, con una baja de pesetas 318.604,33.

Han sido adjudicadas las obras de construcción de cuatro espigones de defensa en el río Francolí, junto a los diques de encauzamiento y del Oeste del puerto de Tarragona a la Sociedad Anónima "Puertos y Pantanos" por la cantidad de 65.844,79 pesetas, con una baja de subasta de 65,91 pesetas.

Han sido adjudicadas las obras de construcción de un astillero varadero en el puerto de Naos (Canarias), a la Sociedad Metropolitana de Construcción por la cantidad de 139.872,54 pesetas; con una baja de subasta de 142,85 pesetas.

Concesiones.

Ha sido autorizada la ocupación con carácter permanente de dos parcelas de

PUERTOS

El muelle del Este del puerto de Santa Cruz de Tenerife.

Por decreto de 17 de febrero ha sido autorizado al ministro de Obras Públicas para realizar por contrata, mediante subasta pública, las obras del dique muelle del Este en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, cuyo presupuesto asciende a 17.180.269,89 pesetas, y se distribuye en doce anualidades, que serán satisfechas con cargo a los fondos propios y procedentes de subvenciones de la Junta de Obras del mismo puerto.

Pavimentación de la zona de servicio del muelle de Levante en el puerto de Valencia.

Ha sido autorizado el ministro de Obras Públicas para realizar por contrata, mediante subasta, y en el plazo de un año, las obras de pavimentación de la zona de servicio del muelle de Levante del puerto de Valencia, por su presupuesto de contrata de 576.607,62 pesetas.

Accidente en el puerto de Denia.

A causa de los temporales se ha hundido en una longitud de 75 metros el extremo norte del dique del puerto de Denia, habiendo desaparecido el faro del morro y las grúas que había instaladas en el mismo.

Adjudicaciones.

Han sido adjudicadas las obras de carretera y andenes para la circulación general y las de saneamiento del muelle de Levante en el puerto de Valencia a don Ramón Rodrigo Navarro, por la cantidad de 276.529 pesetas, con una baja de subasta de 52.677,85 pesetas.

Han sido adjudicadas las obras de dragado en la Bahía de Naos (Cana-

rias) a la Sociedad Anónima Metropolitana, por la cantidad de 503.981,05 pesetas, con una baja de subasta de pesetas 5.090,70.

Han sido adjudicadas las obras de dragado en roca en el bajo de "Rechalda" del puerto de Avilés a don Rafael López Cuesta, por la cantidad de pesetas 365.868.

Han sido adjudicadas las obras de construcción del muelle rompeolas del puerto de Barcelona a la Sociedad Anónima "Fomento de Obras y Construcciones", por la cantidad de 9.814.107 pe-



Los pescadores de bacalao de Saint-Malo

La partida de los pescadores de bacalao de Saint-Malo (Bretaña, Francia) es precedida de fiestas populares. La fotografía representa el puerto con toda la flota pesquera lista para partir



Los pescadores de bacalao de Saint-Malo

Detalle de un palo trinquete

320 metros de longitud cada una por 16 metros de profundidad en la zona marítima terrestre de la playa de Torre de la Vall, término de Tabernes (Valencia), para construir 40 casas para vivienda particular de otros tantos solicitantes.

Ha sido autorizado don Justo Ojeda para construir dos espigones en la dársena de Axpe (Bilbao) entre el espigón de La Pesquera Vizcaina y el de don Guillermo Camiruaga.

Ha sido autorizado don Francisco Vicente Climent para ocupar con carácter permanente una parcela de terreno en la playa de Piles (Valencia), con destino a la construcción de una casa vivienda y baños.

Ha sido autorizado don Miguel Escrivá Pellicer para ocupar con carácter permanente una parcela de terreno de 780 metros cuadrados, con destino a la construcción de cuatro casas en la playa de Daimuz (Valencia).

Ha sido autorizada la S. A. Unión Naval de Levante para ocupar con carácter permanente una faja de terreno en el muelle de Poniente del puerto Valencia, de ocho metros de ancho por 84 metros de longitud y con carácter provisional otra faja del mismo ancho y 45 metros de longitud, destinadas ambas a la construcción de una grada. Se concede un plazo de seis meses para comenzar las obras y otro de tres años para su terminación.

Ha sido autorizada la Compañía

Arrendataria del Monopolio de Petróleos, S. A., para instalar una toma de aguas para caso de incendio en el puerto de La Coruña.

Ha sido autorizado don José María Millet para ocupar una parcela de terreno de 50 metros de longitud por 16 de profundidad en la zona marítima-terrestre de la playa de Piles (Valencia) para edificar en ella seis casas.

Ha sido autorizado don Pascual Escolano Sabater para ocupar con carácter permanente una parcela de 110 metros cuadrados de superficie en la zona marítima-terrestre de la costa del término de Denia (Alicante).

Ha sido autorizado don Antonio Castellanos Molina para aprovechar con carácter permanente el astillero y dos casetas que tiene establecidas en el sitio denominado "La Cantera", de la playa de Posiguet (Alicante), para la construcción y reparación de embarcaciones.

Ha sido autorizado don Andrés Ve-

ga Goróstegui para establecer un muelle en la ría de Astillero (Santander), destinado exclusivamente a su uso particular y por consiguiente no podrán cargarse ni descargarse en el mismo otros productos que los destinados a la industria del concesionario.

Ha sido autorizado don Rosendo Alcaraz para establecer unas salinas en el Mar Menor, término de San Pedro del Pinatar.

Ha sido autorizado don Andrés S. de Parayuelo para establecer un varadero en la bahía del puerto de Pasajes.

Ha sido autorizada la S. A. "Puertos y Pantanos" para desecar y aprovechar la marisma denominada "Arqueta", en la jurisdicción de Gauteguiz de Artea.

Ha sido autorizada la Sociedad Club Náutico de Valencia para ocupar con carácter provisional en el muelle de Poniente del puerto de Valencia una parcela de 32,80 metros por 37 metros, y otra en el mismo lugar de 28,50 metros de longitud y profundidad máxima de seis metros, destinadas ambas a la ampliación de sus instalaciones.

Han sido autorizados para ocupar con carácter permanente en la zona marítima-terrestre de la playa de Guardamar del Segura (Alicante), con destino a edificación de viviendas y baños, don Francisco Griño Ortuño, don Cristóbal Moñino, don Carlos Soriano, don Trinitario Rufete, don Basilio Zapater, don José Lucas, don Francisco Mira y don Cipriano Aragoncillo Pérez.

Ha sido autorizada la S. A. "Cros" para extraer arenas de la ría del Burgo (Coruña) con destino al saneamiento de la marisma que dicha Sociedad tiene concedida, pero sin que pueda hacer excavaciones a menos de 200 metros de distancia del puente del Burgo; la cantidad a extraer será de 20.000 metros cúbicos en el plazo de tres años.

Ha sido autorizado don Angel Escudero para aprovechar terrenos de la zona marítima-terrestre de la ría de Pontevedra en la Junquera de la Barca con destino a terrenos de labor.

CONSTRUCCION NAVAL

La construcción naval en 1933.

La actividad de la construcción naval en el mundo durante el pasado año se ha manifestado por la botadura de 330 buques, que representan 489.016 toneladas, sin incluir a Rusia, de donde

todavía no se tienen los datos precisos. De estos buques, 116 son de propulsión a vapor con un tonelaje de 141.738 toneladas, 195 son motonaves con 337.281 toneladas y 19 con 9.457 toneladas son barcos sin fuerza propulsora.

El tonelaje nuevo total de 1933 es in-



ferior en 237.575 toneladas al de 1932.

A continuación se indica lo que han aportado los principales países a las cifras anteriores por orden de importancia.

Inglaterra.—En el pasado año se han botado en Inglaterra 108 buques mercantes, que representan 133.115 toneladas, de los cuales 75 con 83.481 toneladas, son de propulsión a vapor, 24, con 47.825 toneladas son motonaves y nueve veleros o barcos sin propulsión con 1.809 toneladas.

El tonelaje botado en 1933 en este país es inferior al de 1932 en 54.679 toneladas; es el más bajo que se ha registrado desde que se llevan estas estadísticas que data del año 1888; representa el 27,2 por 100 del tonelaje mundial lanzado en 1933.

Entre estos nuevos buques solamente hay siete superiores a 5.000 toneladas y el más grande fué la motonave "Port Chalmers" de 8.535 toneladas.

Japón.—El total del tonelaje botado en 1933 es de 74.290 toneladas, comprendiendo tres buques a vapor con 9.017 toneladas y 27 motonaves con 65.273 toneladas.

Suecia.—Toda la construcción naval del año último ha sido en motonaves con un total de 60.860 toneladas. Cinco buques de los construidos son cisternas para el transporte del aceite y tienen 6.500 toneladas cada uno. En este país se han construido 11 buques para armadores extranjeros.

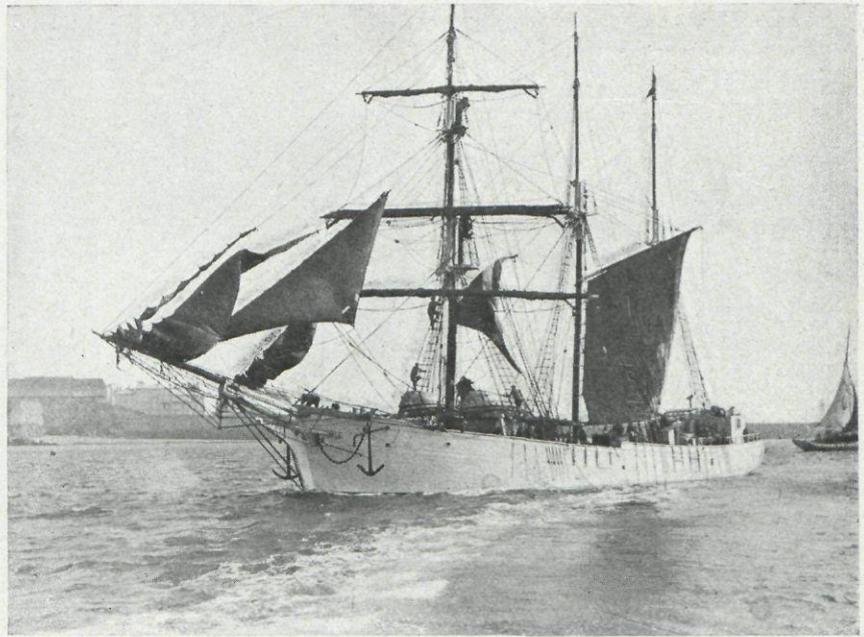
Alemania.—Cuarenta y tres buques, representando 42.195 toneladas se han botado en este país durante 1933 y es la cifra más baja que se ha registrado en Alemania.

Holanda.—La construcción naval en este país durante 1933 ha sido de 35.809 toneladas, compuesta por cuatro buques de motor de 6.500 toneladas cada uno, un buque de 4.700 toneladas y el resto del tonelaje lo componen barcos pequeños.

Francia.—Las cifras de tonelaje nuevo en Francia ha sido de 34.073 toneladas, con una disminución sobre 1932 de 55.237 toneladas. Sin embargo, es el país en el que se ha botado durante el año el buque mayor que ha sido el "President Doumer", motonave de toneladas 12.700.

Dinamarca.—Treinta y cuatro mil dieciséis toneladas han sido botadas en este país. Esta cifra comprende seis buques de 1.400 toneladas cada uno y una motonave de 8.500 toneladas.

España.—En el año último se han lanzado 18.044 toneladas, de las cuales 16.052 corresponden a buques-algibes de



Los pescadores de bacalao de Saint-Malo
El bergantín-goleta "Saint Jean" saliendo del puerto

motor, de los cuales dos son de 6.276 toneladas cada uno.

Italia.—El total de lo construido da una disminución de 30.881 toneladas con relación a 1932 y sólo alcanza la cifra de 16.560 toneladas. Todo este tonelaje se compone de motonaves y una de ellas es "Marguerite Finaly" de 12.426 toneladas.

Estados Unidos.—Este país ha tenido menor construcción naval, quedando reducida a 10.771 toneladas, con una disminución con relación a 1932 de 132.788 toneladas. Comprende dos vapores de 2.006 toneladas, tres buques a motor de 1.607 toneladas y el resto pequeñas embarcaciones.

De interés para los constructores navales.

La Subsecretaría de la Marina Civil requiere a los constructores navales nacionales que se crean con derecho al percibo de primas a las construcciones navales terminadas en el año 1933 y no lo hayan hecho, soliciten el reconocimiento del correspondiente crédito, y lo verifiquen antes del 1.º de abril próximo en la forma prevista en el artículo 67 del Reglamento de 6 de septiembre de 1925; entendiéndose que de no efectuarlo dentro de este plazo, se considerará renuncian a dicho beneficio, a menos que por causa de fuerza mayor se justifique debidamente, dentro del mismo plazo, la imposibilidad de

hacerse con los documentos necesarios para la reclamación de la correspondiente prima, en cuyo caso será tenido en cuenta su importe para el abono en su día, conforme a lo prevenido en las disposiciones vigentes.

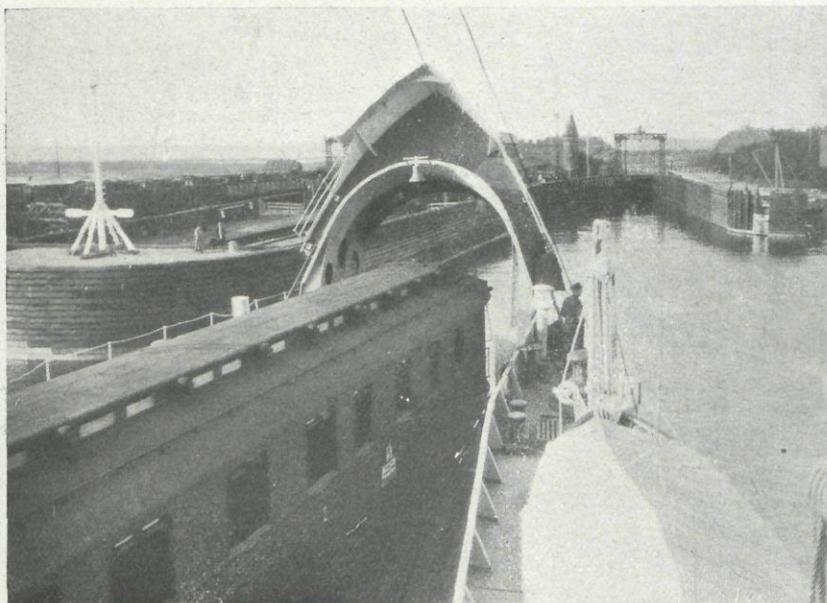
Cambio de orientación.

El desastre económico que representa para las grandes flotas el sostenimiento de esos "gigantes del mar" de cincuenta y sesenta mil toneladas, impone un cambio de frente a las Compañías navieras.

Algunas empresas inglesas se proponen establecer el empleo de pequeños trasatlánticos para pasaje, convencidos de que es conveniente, bajo todos los aspectos, un poco menos de lujo y velocidad, a cambio de una muy importante economía en los viajes de Europa a América.

Dos buques de estas condiciones se están construyendo en Inglaterra: el "Geraldstein" y el "Ilsestein", de poco más de 4.000 toneladas cada uno.

Si la vieja modalidad constructiva se impone, lo que nada tendría de particular, agotado como está el contingente emigratorio, y muy reducido el de viajes de turismo, no tardaremos en ver cómo se venden para chatarra esos gigantescos palacios flotantes, que si bien constituyen un orgullo de poder para las marinas mercantes, no es menos cierto que son una carga hartopesada para las mismas.



Un ferry-boat, que hace la travesía entre Alemania y Dinamarca, llegando a Gjedser. Para permitir la salida del tren la proa se eleva, como se distingue en la figura

Las construcciones navales.

La Comisión parlamentaria de Marina se reunió recientemente para tratar de las construcciones navales acordadas por el Gobierno, deliberando durante dos horas acerca de las factorías que habrán de construir los barcos, los torpedos y las minas. Angustiadas todas por el paro obrero que aflige a las ciudades de El Ferrol, Cartagena, Cádiz y Vigo, la Comisión logró conciliar las aspiraciones de estos departamentos navales, prometiendo a Vigo el encargo de la construcción de las minas; a Cádiz, la construcción del planero, y a Cartagena y El Ferrol, las otras unidades.

Como la representación valenciana se considerase preterida, teniendo en cuenta que la Unión Naval de Levante atraviesa una crisis de trabajo muy aguda, se aceptó la fórmula de proponer que el Estado se haga cargo del buque petrolero que en aquellos astilleros se está construyendo para la Campsa y que ésta encargue otro buque análogo a aquella factoría.

Nuevo torpedero.

Se ha celebrado el acto de colocar la primera pieza del nuevo torpedero que ha de sustituir al "Tajo", vendido a Colombia. Presidió la ceremonia el ministro de Marina.

El primer viaje del "Hamburg" después de la transformación.

El paquebote "Hamburg", el primero de los cuatro que está transformando la Hamburg-Amerika-Linie, de cuya interesante operación dimos una amplia información en nuestro número de enero, ha realizado ya su primer viaje, en el que se ha comprobado que con su nueva proa ha alcanzado la velocidad de 19,25 nudos, con una potencia desarrollada de 20.400 CV., en lugar de 28.000 CV., que para la misma velocidad necesitaba antes de su transformación. Igualmente se ha comprobado que se obtiene una economía de 60 toneladas de combustible por singladura, lo que supone una economía anual de 100.000 dólares.

toridades de Marina en la siguiente forma:

Por la comisión de la primera infracción, con multa de 500 a 1.000 pesetas, retención del título de patrón y de la cédula de inscripción por el plazo de un año.

Por la comisión de la segunda infracción, con multa de 1.000 a 2.000 pesetas, anulación del nombramiento de patrón y de la cédula y del asiento de inscripción utilizadas para poder pescar.

La embarcación será retenida por un mes en el primer caso.

Cuando el patrón sea a la vez propietario o partícipe de la embarcación, la retención de ésta será por seis meses.

En el caso de que la embarcación sea reincidente, la retención será por un año.

Art. 3.º Cuando las autoridades de Marina descubran en el interior de una embarcación materias explosivas o venenosas, darán cuenta al Juzgado correspondiente, sin perjuicio de las sanciones que señalan los artículos precedentes.

Montepío de Pescadores.

Se están efectuando los primeros trabajos para la creación en Santander de un Montepío de Pescadores.

Mucho deseamos que los trabajos emprendidos con tanto entusiasmo se realicen con toda celeridad y que muy pronto tenga vida dicho Montepío, con lo cual la gente de mar verá desvanecido el negro fantasma de su porvenir, cuando, a causa de su avanzada edad o de enfermedad, no pueda dedicar sus actividades a la pesca, sabiendo existe una entidad propia, cuyo único fin es procurarles una pensión vitalicia que, aunque modesta, les permita vivir con absoluta independencia.

También es de desear que tan plausible idea cunda en los demás puertos pesqueros.

La pesca en 1933.

La estadística de la pesca en el año último en algunos de nuestros puertos así como su valor en venta ha sido:

	Kgrs.	Pesetas.
Cillero (Lugo).....	915.876	755.789,35
Burriana (Castellón)	17.500	35.125,20
Lequeitio (Vizcaya)	1.155.716	652.738,00
Puerto de Ortigueira (Asturias)....	150.191	50.308,00
Puerto de Vega (Asturias)	160.296	99.596,00
Ondarroa (Vizca-		

PESCA

La pesca con explosivos.

El ministro de Marina ha presentado a las Cortes un proyecto de ley cuya parte dispositiva es como sigue:

Artículo 1.º Se deroga la ley de 5 de febrero de 1907 que se refiere al empleo

de explosivos y sustancias venenosas en la pesca marítima.

Art. 2.º Todo patrón de embarcación sorprendido utilizando materias explosivas o venenosas en el acto de pescar, o bien que fueren halladas en su embarcación, será sancionado por las au-

	Kgrs.	Pesetas.
ya)	5.042.918	2.249.527,00
S. Ciprián (Lugo).	21.145	19.526,00
Camariñas (Coruña)	492.786	341.720,00
Motrico (Guipúzcoa)	697.541	496.838,00
Guetaria (Guipúzcoa)	1.224.937	495.912,78
Castiñeiras (Coruña)	635.000	664.750,00

La pesca del coral.

El Ministerio de Marina ha autorizado a don Alejandro Contos para dedicarse a la pesca del coral en la parte de la costa comprendida entre Punta Farandell y Cabo Cervera (provincia marítima de Gerona); pero debiendo sujetarse a las siguientes condiciones:

Primera. El buque o buques que se empleen han de ser de construcción y bandera españolas.

Segunda. La tripulación ha de ser también española, pudiendo autorizarse los servicios de buzos extranjeros solamente en caso de que no quieran prestar servicio los buzos españoles, y entendiéndose que si estando prestando servicio un buzo extranjero se presentase a trabajar un español, el primero cesará para dejar el puesto al segundo.

Tercera. La autorización concedida por esta concesión será válida durante cinco años, no empezándose a disfrutar esta autorización hasta el día 8 de julio del año actual, fecha en que entrará en actividad la expresada zona; pero podrá ser retirada antes si se temiera el agotamiento de los criaderos o conviniese a los intereses generales, sin que por ello pueda entablar reclamación alguna.

Embarcaciones para la vigilancia de la pesca.

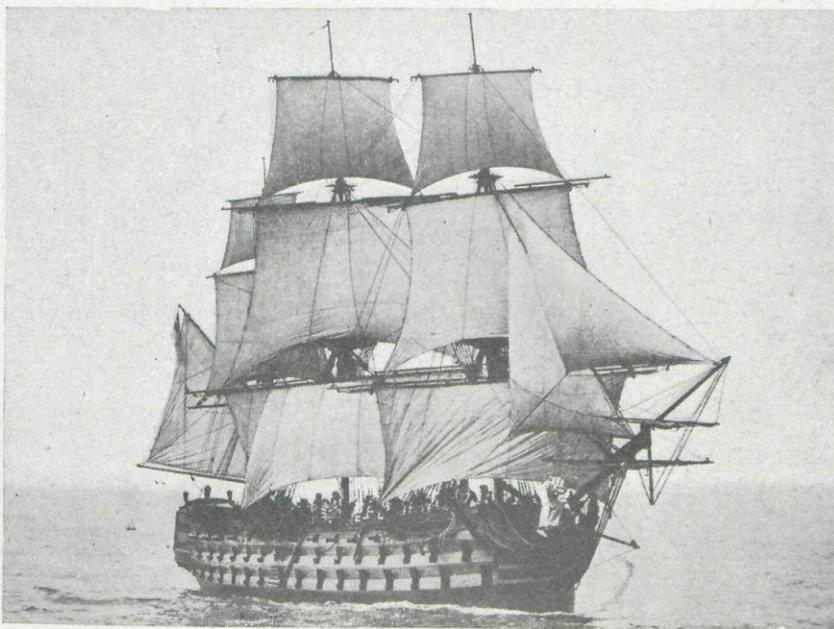
Ha sido adjudicada a don Anselmo Artime Fernández la adquisición de seis traineras cubiertas para la vigilancia de la pesca.

Vivero de mejillones.

Ha sido autorizado don Juan Bautista Beltrán y Ventura para instalar en el puerto de Burriana un vivero de mejillones, depósito flotante, formado por 12 barcazas, con la condición de que no podrá hacerse la instalación hasta que se terminen las obras del dique de Poniente del puerto.

Pesquero español multado.

El barco de pesca español "Villar IV" de la matrícula de Huelva, que había



El "Victoria"

Modelo flotante del navío "Victoria", donde perdió la vida Nelson, durante el combate de Trafalgar. El modelo tiene 15 metros de eslora, y en la fotografía se le ve navegar, por sus propios medios, a toda vela

sido apresado cuando pescaba en aguas jurisdiccionales portuguesas, ha sido condenado por el Departamento marítimo al pago de 3.000 escudos de multa.

Pesca eléctrica de la sardina.

Un electricista de California, llamado Reuben S. Tice, ha inventado un aparato eléctrico para la pesca de la sardina.

Aunque el inventor no quiere hacer

manifestaciones respecto al aparato, se sabe que con éste se pueden controlar los movimientos del pescado que entra en las redes, es decir, impedir que se pierda mientras se cierran las redes; evita que los pescados se escapen por los agujeros de la red; impide que la red se coloque, por el peso del pescado, bajo la embarcación y, por último, permite conservar una red completamente llena de pescado lanzada a bastante distancia de la embarcación.

LEGISLACION

Reglamento para la inspección de los servicios de Radiocomunicación.

El Ministerio de Marina ha aprobado el nuevo reglamento para la inspección de los servicios de Radiocomunicación a bordo de los buques mercantes, que se inserta en la "Gaceta de Madrid" del día 21 de febrero.

Se crean las inspecciones radiotelegráficas con residencia en Bilbao, Cádiz y Barcelona, exigiéndose para desempeñarlas el título de radiotelegrafista de primera clase con más de diez años de antigüedad de título y más de cuatro de embarque como tal.

Cada Inspección corresponde a una zona a su cargo que serán: Zona Norte, que comprende desde Guipúzcoa a Pontevedra; Zona Sur Atlántica, que abarca desde Almería a Huelva con Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife,

y Zona Mediterránea, que comprende desde Gerona a Murcia con Baleares.

Los inspectores tendrán el carácter de agentes de la autoridad en el ejercicio de sus funciones y dependerán del inspector general de Navegación y de los delegados marítimos de las provincias a que estén afectos.

Los honorarios de los inspectores serán: por el reconocimiento de primera instalación de la transmisión principal, 200 pesetas; por el mismo reconocimiento de los transmisores auxiliares, autoalarmas o radiogoniómetros, cuando sean reconocidos juntamente con la principal, 50 pesetas, y 100 pesetas cuando se reconozcan aisladamente; por los reconocimientos periódicos anuales percibirán 100 pesetas si se trata de la estación principal, y 25 pesetas por los auxiliares, autoalarmas y radiogoniómetros.



El primer naufragio en el Canal de Panamá

El buque holandés "Brion" ha tenido la desagradable distinción de ser el primer buque que se hunde en el Canal de Panamá. El día 1 de febrero último, a consecuencia de una vía de agua, y después de un infructuoso intento de vararlo en la orilla este del Lago Gatun, el buque naufragó. La fotografía representa al buque hundiéndose lentamente

Las dietas que percibirán por salir a puerto distinto de su residencia habitual serán de 30 pesetas y los gastos de viaje en primera clase. Estos gastos serán satisfechos a prorrato entre los armadores de los buques reconocidos.

Si el reconocimiento se aplica a instalaciones voluntarias en buques que no estén obligados a llevarla, se rebajarán un 50 por 100.

Los depósitos flotantes de combustibles.

La Presidencia del Consejo de Ministros ha dispuesto que el plan de Depósitos flotantes para combustibles sólidos y para combustibles líquidos que ha de regir en el quinquenio 1933-1938 sea el siguiente:

Puertos			
	A	C	D
Pasajes.....	"	1	1
Bilbao.....	"	1	2
Santander.....	"	1	1
Gijón.....	"	1	"
Ferrol.....	"	1	"
Corcubión.....	1	1	"
La Coruña.....	"	1	1
Marín.....	"	1	1
Vigo.....	2	1	4
Ayamonte.....	"	1	1
Isla Cristina.....	"	1	1
Huelva.....	"	1	2
Cádiz.....	"	1	1
Málaga.....	"	1	1
Valencia.....	"	1	1

Con las observaciones siguientes:

Primera. En aquellos puertos en que existan concedidos mayor número de depósitos flotantes de los contenidos en la relación anterior, se irán amortizando las vacantes que vayan ocurriendo, hasta que las concesiones queden reducidas al límite fijado.

Segunda. En caso de que llegara a estimarse conveniente la desaparición del depósito en tierra de Pasajes, clasificado como de clase D, y se decretara su caducidad podrá concederse en su lugar un depósito flotante de dicha clase.

Tercera. Del mismo modo, de llegar a suprimirse el depósito comercial de La Coruña o el de Carboneros que en el mismo existe, en sustitución de éste podrá concederse un depósito flotante de la clase D.

Los motores extranjeros.

Se ha dictado una orden ministerial disponiendo que los delegados de puertos, tan pronto tengan conocimiento de que en una embarcación se ha montado un motor extranjero o procedente de puerto franco, lo comuniquen a la Aduana respectiva.

Derecho a uso de armas a los prácticos.

El Ministerio de Marina ha accedido a la petición formulada por la Federación de Prácticos de número de los

puertos de España, concediéndoles el derecho al uso de arma corta en el desempeño de sus funciones, así como a obtener gratuitamente las correspondientes licencias.

Subvención denegada.

Ha sido denegada la petición formulada por el alcalde de Ortigueira en la que solicitaba subvención para construir un muro en la zona marítimo-terrestre, a fin de evitar la desaparición de los criaderos de mariscos en el sitio denominado La Preguiza, por entender el Ministerio de Marina que tales obras no entran en la esfera de actuación del departamento.

Inspector general de la Armada.

Por decreto de 31 de enero el Ministerio de Marina ha creado la categoría de inspector general que recaerá en el vicealmirante que desempeñe la Jefatura del Estado Mayor en la Armada, con iguales facultades y atribuciones que los inspectores generales del Ejército.

Derechos a los funcionarios consortes

El Ministerio de Marina ha hecho extensivo a todos los funcionarios consortes pertenecientes a los distintos organismos y dependencias de la Subsecretaría de la Marina Civil el derecho preferente a ocupar las primeras vacantes que se produzcan en la misma población donde se halle destinado uno de ellos, entendiéndose que este derecho podrá ejercitarse por una sola vez uno solo de los cónyuges en cada categoría. Se reconoce además la reciprocidad de este derecho entre los funcionarios de la Subsecretaría y la de los demás Ministerios que la tengan establecida.

El Jurado mixto Almadradero.

El Ministerio de Trabajo ha dispuesto se constituya en Madrid un Jurado mixto Central de la Industria Almadradera, cuya misión será la de regular las normas generales de trabajo de todo el personal de dicha industria, tanto por lo que respecta al de mar (personal de pesca) como al de tierra (personal de fábrica).

Abono de haberes a los jubilados de la Trasatlántica.

Con fecha 2 de febrero fué sancionada la ley que autoriza al ministro de Marina para disponer que a los jubilados y pensionistas de la Compañía

Trasatlántica se les abone el importe de una anualidad de su jubilación o pensión, siempre que no hayan percibido indemnización alguna por despido. La ley fija como cantidad máxima abonable como anualidad por los conceptos de pensión o jubilación las de 2.100 pesetas y 5.040 pesetas, respectivamente. El abono se hace con cargo a las cantidades que como 4 por 100 de la subvención mensual y con destino al sostenimiento de las instituciones benéficas del personal náutico haya depositado la Compañía hasta el 28 de febrero corriente, cubriendo lo que falte con el crédito extraordinario de 1.100.000 pesetas que a este fin se conceda.

El Convenio de Seguridad

El Ministerio de Marina ha concedido un nuevo plazo que terminará el día 1.º de junio próximo para la entrada en vigor de lo establecido en los capítulos IV y V (Radiotelegrafía y Seguridad de la Navegación) del Convenio Internacional de Seguridad de la vida humana en el mar, para que los armadores de los buques a quienes afecte, dispongan del tiempo suficiente para ponerlos en condiciones de cumplir los preceptos de dichos capítulos y muy particularmente para que los buques puedan estar en posesión de los certificados de Seguridad Radiotelegráfica.

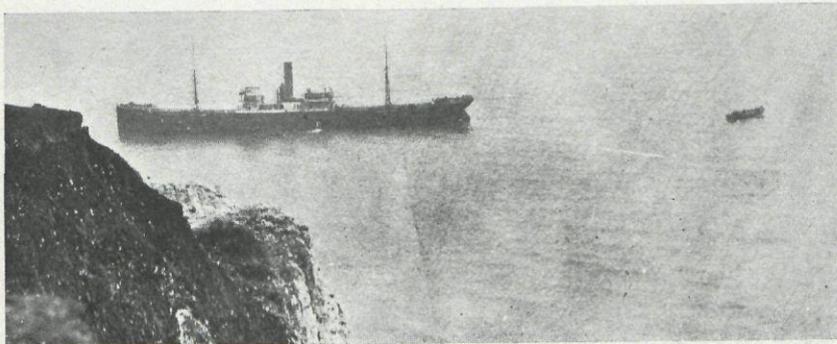
Los ingenieros directores de las Comisiones Administrativas de Puertos.

El Ministerio de Obras Públicas ha dispuesto que como aclaración al artículo 72 del Reglamento vigente para la organización y régimen de las Juntas de Obras y Servicios de las Comisiones Administrativas de puertos, se entienda que el ingeniero director de dichas Comisiones formará parte integrante de las mismas en sus deliberaciones.

Tarifas por reconocimiento de material náutico.

La Inspección general de Navegación ha dictado las siguientes reglas para la aplicación de las tarifas por reconocimiento de material náutico:

1.ª Las tarifas que deberán aplicar las autoridades de Marina al practicar el reconocimiento de material náutico prevenido en la Real orden de 12 de febrero de 1914, serán las del caso primero de la Real orden de 17 de enero de 1911, cuando concurren las circunstancias de "reconocimiento completo de un buque de madera, hierro y acero a su abanderamiento o después de sufrir averías de tal consideración que requie-



El "Unbe Mendi"

El vapor "Unbe Mendi", de la matrícula de Bilbao, que iba de Alemania a Rotterdam, embarrancó el 24 de febrero, a consecuencia de una espesa niebla cerca de Seaford Head (Sussex, Inglaterra). El bote salvavidas de Newhaven y el remolcador "Foremost" acudieron en su auxilio. La fotografía representa al buque encallado, distinguiéndose el bote salvavidas

ran, una vez verificadas las reparaciones, un examen detenido de toda la estructura del casco para comprobar su resistencia y escantillonaje de las piezas reemplazadas" siendo, por tanto, este reconocimiento asimilable al llevado a cabo por primera vez en el abanderamiento del buque, especificadas en el mismo; debiendo aplicar la misma tarifa el barco que no presente el certificado del primer reconocimiento del material náutico, prueba evidente de que no lo ha sufrido y teniendo en cuenta lo dispuesto en el punto 16 de la Real orden de 17 de enero de 1911, antes mencionada, cuando se trate de buques de pesca o tráfico interior menores de diez toneladas, que sólo autoriza a cobrar, en este caso, tres pesetas.

2.ª El delegado de la autoridad de Marina que acompaña el perito inspector en los reconocimientos periódicos que previene el artículo 5.º del Reglamento de Reconocimientos y puntos segundo y tercero de la repetida Real orden de 17 de enero de 1911, estará obligado a reconocer el material náutico, percibiendo honorarios en los casos y forma que dispone el punto segundo de la Circular de 3 de agosto de 1929, que dice: "Las autoridades de Marina de cada provincia marítima interpondrán por sí o por medio de sus delegados como peritos del material y documentos náuticos para que están facultados, en los buques que sean reconocidos con arreglo al caso primero que se especifica en la tarifa de honorarios por operaciones de reconocimiento o a petición del armador, y sólo en estos casos y como tales peritos tendrán derecho a devengar honorarios."

En los demás casos sólo percibirán las mismas dietas y gastos de viajes que los peritos inspectores, cuando hayan de desplazarse del punto de su residencia.

3.ª Para la aplicación de las tarifas deberán tener en cuenta que sólo pueden aumentarse ésta en 15 pesetas por

cada 300 toneladas de R. B. que excedan de 2.400 toneladas, pero nunca por fracciones menores.

4.ª Un ejemplar de los recibos que se extiendan por reconocimiento de material náutico deberá ser enviado a la Inspección general en la forma que previene la Circular de 13 de mayo de 1932.

Las estaciones meteorológicas de los buques.

La Inspección general de Navegación ha dispuesto que los buques obligados por el artículo 35 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el mar, a montar estación meteorológica, deberán proveerse de los instrumentos siguientes: barómetro marino de mercurio, garita meteorológica con termómetro para la temperatura del aire (Bandin o Tonnelot), termómetro para la temperatura del mar, barómetro Richard, pluviómetro Hellman, psicrómetro e hidrómetro.

Reglas para evitar abordajes entre los pesqueros.

La adición al reglamento para evitar abordajes y el convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar en los buques dedicados a la pesca de arrastre, en parejas, establecen que, para evitar que otro buque pueda pasar entre las dos embarcaciones, al ver acercarse al tercero, deberán llevar una antorcha del lado de la red, además del farol tricolor y la luz blanca que establecen los reglamentos citados.

Sobre el personal de máquinas en los pesqueros.

Las embarcaciones de pesca de 40 caballos de fuerza de máquinas, excedien-



Fatal colisión en Wight

Cerca de la isla de Wight, el buque "Dartford" abordó al vapor griego "Meandros", causándole tan graves averías que quedó hundido en diez minutos. La fotografía representa al "Dartford" después de la colisión. El accidente ocurrió el 13 de febrero, a consecuencia de la espesa niebla. El "Meandros" iba de Buenos Aires a Amsterdam con cargamento de granos

do la travesía de veinticuatro horas en cualquier navegación, llevarán cuatro fogoneros, uno de ellos habilitado de maquinista.

Juntas provinciales de servicios marítimos.

Se ha dispuesto que se constituyan, en aquellas Delegaciones que no lo estuviesen, las Juntas provinciales de Servicios marítimos.

Estas Juntas se encargarán, en lo sucesivo de cuantos asuntos se refieran a la navegación, excepción de los de practicaes, que continuarán siendo de la competencia de las Juntas locales.

El contrato con la Compañía Trasatlántica.

El Ministerio de Marina ha resuelto que la Compañía Trasatlántica percibirá, mientras preste los servicios, una suma igual al déficit de la cuenta de explotación de cada una de las líneas, más los gastos de seguro y entretenimiento normal de los cinco buques que las sirven, abonándosele también la parte proporcional de los gastos generales de la administración con el límite máximo de 83.500 pesetas mensuales; percibirá asimismo la amortización a razón del 5 por 100 anual de su valor inicial de los dos buques construídos a sus expensas, o 2 y medio por 100

anual de interés sobre el capital representado por dichos buques, según su valor en la contabilidad oficial el día 1.º de enero actual.

Una Comisión interventora presidida por el subsecretario de la Marina civil, y en su delegación por el inspector general de Navegación, e integrada por el delegado del Estado y el de la intervención Central del Estado en la Compañía, levantará todos los meses la cuenta de las resultas y propondrá a este Ministerio la fijación de la subvención que deba satisfacer por cada mes.

La Compañía Trasatlántica percibirá a cuenta, por meses anticipados, una suma igual a la que ha venido percibiendo mensualmente durante el año de 1933.

La Compañía vendrá obligada a tener asegurados de todo riesgo, por su cuenta, todos los buques afectos a estas líneas y a mantenerlos en el debido estado de entretenimiento y conservación.

Estos servicios se prestarán por la Compañía Trasatlántica a título precario de interinidad y mientras otra cosa no se acuerde por el Gobierno, quien podrá hacerlos cesar todos o parcialmente cuando lo estime oportuno, sin obligación de indemnizar por ningún concepto.

Denegación de primas.

El Ministerio de Marina ha denegado a la Compañía Naviera Guipuzcoana el derecho a la percepción de las primas a la navegación que hubiera devengado durante el año 1933 el buque "Ulía", de la propiedad de aquella Compañía.

ACCIDENTES

Estadística de diciembre.

Durante el pasado mes de diciembre, según la estadística publicada por "Bureau Veritas", el número total de buques perdidos por distintas causas es de 41, representando 26.906 toneladas.

Los buques desguazados en el mismo mes son en número de 66, con un tonelaje total de 198.556 toneladas.

En resumen: resulta que la Marina Mercante mundial ha experimentado una pérdida de 107 buques, que representan 225.462 toneladas.

La flota española ha perdido por naufragio cuatro buques, con un tonelaje de 2.639 toneladas y son los siguientes:

"Aida", de 278 toneladas, perdido en Vigo el día 4 de diciembre.

"Dionisio Nespral", de 147 toneladas.

"Los dos Corazones", de 116 ídem.

"Gloria", de 2.145 ídem.

El "Banyey Maru".

En las costas de Corea ha naufragado el vapor japonés "Banyey Maru",

perciendo las cincuenta personas que se encontraban a bordo.

Desplazaba el citado buque 2.780 toneladas.

Se teme haya naufragado el buque sueco "Cataluña".

Como consecuencia de haber sido descubiertos a lo largo de la costa de Pouilles numerosos restos de un vapor, entre ellos dos cinturones salvavidas, en los que se lee la palabra "Cataluña", se teme que el paquebote sueco de dicho nombre, que había salido de Venecia con un cargamento de pescado destinado a Gibraltar, haya naufragado durante la tempestad que se produjo en aquellos lugares hace algunos días.

El rompehielos "Cheliuskin".

A 140 millas del cabo Wewing, a consecuencia de la enorme presión de un banco de hielo, ha naufragado el buque rompehielos ruso "Cheliuskin", pe-

reciendo un hombre de los 72 que formaban la tripulación,

A bordo de dicho buque marchaba la expedición científica del profesor Schmidt, que fué quien anunció la catástrofe enviando un radiograma en el que presagiaba lo que iba a ocurrir.

Sucesivamente, el profesor Schmidt fué lanzando otros radios que comunicó la Agencia Tass.

Dice uno de ellos que el 13 de febrero, la presión de los hielos que rodeaban el "Cheliuskin" fué tan formidable que el costado izquierdo del buque quedó reventado de la proa, desde la cala hasta la sección de máquinas. Estallaron los tubos de conducción del vapor y por ello no se pudo accionar las bombas.

A bordo no se registró la menor escena de pánico. Los tripulantes del buque y los miembros de la expedición, obedecieron con el mayor orden al profesor Schmidt, y procedieron a extraer del barco las reservas de aprovisionamientos, tiendas de campaña, sacos de dormir, un avión y los aparatos de T. S. H. Todo ello fué trasladado sobre los témpanos de hielo.

Como el hundimiento del buque era lento se trabajó arduosamente hasta los últimos momentos en el salvamento de todo cuanto consideró urgente recoger el jefe de la expedición.

Sólo hubo que registrar una desgracia personal, la muerte del "steward" Moghlevich, que cayó al mar después de resultar herido por un mastín y pereciendo ahogado.

Fuó montada inmediatamente la estación de T. S. H. y establecieron las tiendas de campaña sobre los hielos.

El profesor Schmidt consiguió entrar en comunicación con las estaciones del Cabo Norte y del Cabo Wellen, de donde le anunciaron que salían inmediatamente expediciones de socorro en aviones y en trineos tirados por perros.

El rompehielos "Cheliuskin" zarpó de Arkangel el 16 de julio de 1933 para navegar por el Mar Artico hasta llegar al puerto de Vladivostok.

La travesía fué muy difícil, pero el barco logró llegar a su destino.

La catástrofe ha ocurrido en el viaje de regreso a Arkangel.

El "Ilsa",

A cinco millas del cabo Toriñana, a consecuencia de una importante vía de agua, naufragó el 31 de enero el buque danés "Ilsa", de la matrícula de Ebsjerc, de 300 toneladas, que con cargamento de mineral se dirigía desde Sicilia a Londres.

Abordaje en el muelle de Cádiz.

Al atracar en el muelle número 1 el vapor "Toralla" abordó al vapor correo de Larache "Isla de Menorca".



La pesca del arenque

La fotografía representa una animada escena en un muelle pesquero de Plymouth, con ocasión del comienzo de la temporada del arenque

Los dos barcos sufrieron averías de importancia, y principalmente el "Isla de Menorca", que tendrá que entrar en el dique para someterlo a reparación.

Explosión a bordo del "Storm Vogel".

A bordo del petrolero "Storm Vogel", que salió de Amsterdam con rumbo a Stettin, en el Báltico, llevando un importante cargamento de gasolina, se produjo una terrible explosión cuando el vapor se hallaba en el Mar del Norte a unas siete u ocho millas al Oeste de la isla alemana de Nordeney.

Se cree que en la catástrofe ha perecido toda la tripulación. Tres veleros holandeses que se encontraban en los alrededores del lugar del accidente, exploraron el mar sin haber hallado rastro del buque.

Naufragio de dos pesqueros.

A las dos de la madrugada del día 17 de febrero salieron del puerto de Pasajes con dirección a las Calas los vaporcitos "Dos Hermanas" y "Virgen del

Carmen", conocidos entre los marineros por "los gallos asturianos", de la matrícula de Zumaya y propiedad del armador don Angel Fernández, de San Sebastián.

A las cinco de la mañana aproximadamente, y cuando los vaporcitos se dedicaban a las faenas de sondeo, uno de ellos perdió el timón y enfiló por la popa a su compañero de pareja, abriéndose en ambas embarcaciones una gran vía de agua, en una en la popa y en la otra en la parte afectada por el choque. Los marineros se dieron cuenta del inminente peligro que corrían y se pusieron los chalecos salvavidas mientras no cesaban en las faenas de procurar por todos los medios mantener los vaporcitos a flote. No habían transcurrido cinco minutos cuando el "Virgen del Carmen" y el "Dos Hermanas" se hundían casi simultáneamente, arrastrando a sus respectivas tripulaciones. La motora "Juanito", que pasó en aquel momento por el lugar del suceso, recogió a cinco naufragos y dos cadáveres, con los que hizo proa al puerto de Pasajes, dejando al cuidado de las embarcaciones hundidas y por si parecían más cadáveres o naufragos, a otro vaporcito.

MISCELANEA

De interés para los armadores.

La revisión del artículo 5.º del reglamento general de Mutualidades, de 20 de noviembre de 1931, pedido por las Delegaciones locales de la Mutualidad

Nacional de Seguros de Accidentes de Mar y del Trabajo, después de los oportunos asesoramientos, ha quedado redactado de la siguiente manera:

"Los socios abonarán a la Mutualidad en concepto de cuota de entrada

la que se fije en el estatuto respectivo pudiendo abonarse la mitad de ella al firmar la póliza y la otra mitad a los seis meses.

En concepto de prima abonarán la cantidad que se fije no superior al 1 y medio por 100 del importe de la pesca capturada, haciéndose la liquidación por trimestres.

Los armadores o dueños de las embarcaciones se reintegrarán de la cuota de entrada satisfecida retirando del montón o monte mayor una cantidad que no exceda del medio por ciento del importe de la pesca capturada."

Grupo parlamentario de defensa de los intereses pesqueros.

Entre los diputados representantes de las provincias del litoral del Norte, se acordó por unanimidad constituir el grupo pesquero del Cantábrico para la eficaz defensa de la riqueza pesquera y de todos los intereses con ella relacionados. Se nombró por unanimidad, la siguiente Junta directiva:

Presidente, señor Zamanillo; vicepresidente, señor Irujo; secretario, señor Méndez Gil Brandon, y vicesecretario, señor Vázquez Gaudin.

El record de la descarga de buques.

La descarga más rápida de buques se había alcanzado recientemente en Rotterdam, llegándose a descargar 11.000 toneladas de carbón en treinta y seis horas. Pero este record ha sido batido en el puerto de Génova el día 27 de enero, descargándose el buque "Bainsizza", que transportaba 10.150 toneladas de carbón, en veintiocho horas, lo que supone un rendimiento de 363 toneladas por hora.

La Oficina Internacional del Trabajo.

El Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, a propuesta del representante del Gobierno francés, M. Picquenard, ha acordado por mayoría convocar para 1935 una sesión especial de la conferencia marítima que se ocupará de las cuatro cuestiones siguientes:

- 1.ª Reglamentación de las horas de trabajo a bordo de los buques.
- 2.ª Protección de los marinos en caso de enfermedad.
- 3.ª Mejora de las condiciones de estancia de los marinos en los puertos.
- 4.ª Capacidad mínima profesional de los capitanes, pilotos, maquinistas, etcétera.

El combustible coloidal.

La Compañía Cunard Line ha iniciado una serie de interesantes experiencias sobre el empleo de un nuevo combustible llamado coloidal, consistente

en una mezcla de carbón pulverizado y petróleo.

Recientemente, en Alemania, se han iniciado unos experimentos semejantes en una mina del Rhur, con la novedad del mejoramiento de la mezcla carbón-petróleo por el empleo de un estabilizador, que hace que la mezcla se conserve perfectamente homogénea durante mucho tiempo.

El rendimiento de la caldera en que se ha empleado la mezcla ha llegado al 74,7 por 100.

El combustible no se disocia, quedando con ello comprobado la perfecta estabilidad.

Obtención industrial del bromo del agua del mar.

Se ha construido la primera instalación industrial para el beneficio del bromo del agua de mar, en Kure Beach, a 35 kilómetros al sur de Wilmington, Carolina del Norte. La instalación producirá 250 toneladas de bromo, tratando 90 m³/min. de agua de mar durante veinticuatro horas. Se trata el agua con cloro, con lo cual se liberan las pequeñas cantidades de bromo contenidas, que son arrastradas del agua por medio de una corriente de aire. El aire conteniendo el bromo, se hace burbujear en una solución de sosa que absorbe el bromo. La totalidad de los procesos químicos tienen lugar en menos de un minuto. La instalación se

pondrá en marcha dentro de unos seis meses. La construcción de la misma se ha efectuado después de diferentes ensayos, teniendo en cuenta las condiciones especiales de su situación, porque el procedimiento y tratamiento químico necesita que el agua de mar sea suficientemente limpia y no tenga cantidad excesiva de materias orgánicas.

Peticiones denegadas.

La conferencia permanente de navieros había solicitado del Ministerio de Marina, que se diese cumplimiento a las disposiciones que hacen obligatoria la Asociación de los navieros dentro de colectividades que no sean inferiores a 5.000 toneladas de registro bruto, y que se negara el despacho a los buques de los armadores no asociados.

El Ministerio ha resuelto el caso con arreglo a lo dispuesto en el artículo 29 de la Constitución y el 2.º de la ley de Asociaciones, que imponen la libertad de asociación, desestimando la solicitud de que se trata.

Extintores.

La Inspección general de Buques y Construcción Naval ha hecho público que los aparatos extintores de incendios marca "Hispania", "Antifyre" y "Minimax" han merecido el calificativo de "aprobado".

MARES EXTRANJEROS

ALEMANIA

El tonelaje inactivo decrece en Alemania.

En Alemania se observa que, aunque lentamente, el comercio marítimo vuelve a tomar la actividad de tiempos pasados. Mientras que en 1.º de enero existían en los puertos alemanes 303 buques amarrados, representando un tonelaje bruto de 917.818 toneladas, en igual fecha de 1934 el número de buques inactivos era solamente 149 y su tonelaje total de 522.823 toneladas.

El apoyo de Alemania a su Marina Mercante.

El Gobierno alemán ha acordado subvencionar la reparación de buques con cargo al crédito de 500 millones de marcos, votado por la ley de 20 de septiembre de 1933, con lo que se tiende a remediar la crisis de trabajo y a luchar contra la competencia extranjera en esta clase de trabajos.

La subvención del Estado representa el 20 por 100 del importe de las repa-

raciones. Por otra parte, el mismo Estado presta a interés del 4 por 100 anual el 80 por 100 restante de dicho importe.

BALKANES

Pacto balkánico de navegación oriental

Bajo los auspicios de los armadores griegos se ha tomado en Salónica el acuerdo de unir todos los servicios marítimos turcos, griegos, rumanos y serbios, para establecer el control de todo el tráfico sobre el mar Negro y el Egeo, constituyéndose una Compañía general balkánica de navegación" con privilegios para monopolizar la navegación de estos países, y con el lema "Los Balkanes para los balkánicos".

BELGICA

El tráfico de los puertos belgas

Según las estadísticas oficiales, el tráfico marítimo de los pueblos belgas durante el año 1933 ha sido el siguiente, comparado con el de 1932:

	1932	1933
	Tonela- das	Tonela- das
Amberes.....	9.325.000	10.038.000
Brujas	276.000	226.000
Bruselas	285.000	226.000
Gand	2.180.000	2.095.000
Ostende	176.000	196.000
Zeebrugge	271.000	372.000

CHINA

La flota comercial china.

En fin de 1933 la flota mercante china se compona de 3.261 buques, con un total de 535.587 toneladas. De estos buques 177 son inferiores a 1.000 toneladas, 125 inferiores a 2.000, 31 inferiores a 3.000, 12 inferiores a 4.000, siete inferiores a 5.000 y dos son superiores a 5.000 toneladas.

La Compañía de Navegación más importante es la China Merch. St. Navigation Co., que cuenta con 25 buques superiores a 1.000 toneladas y que desarrolla su actividad con subvención del Estado y bajo su inspección.

ESTADOS UNIDOS

La Marina Mercante yanqui.

En Norteamérica se teme que la decisión presidencial de transferir las funciones del "Shipping Board" y las de la "Merchant Fleet Corporation" al Ministerio de Comercio cause daño y trastornos a la Marina Mercante americana, por razón del menor conocimiento del Ministerio de Comercio de todos los problemas marítimos en que en adelante ha de intervenir.

FRANCIA

La Asociación de los grandes puertos franceses.

En la sesión del mes de febrero, esta Asociación, bajo la presidencia de monsieur Louis Brindeau, se ha ocupado del estudio de la importante cuestión de "la organización de los diferentes medios de transporte", acerca de la que ha presentado una interesante memoria monsieur Le Troquer.

Han emitido opiniones el director de Vías navegables, el director de Puertos y los representantes de la navegación interior.

En la sesión próxima terminará la discusión y se redactarán las conclusiones que se someterán a la aprobación del Gobierno.

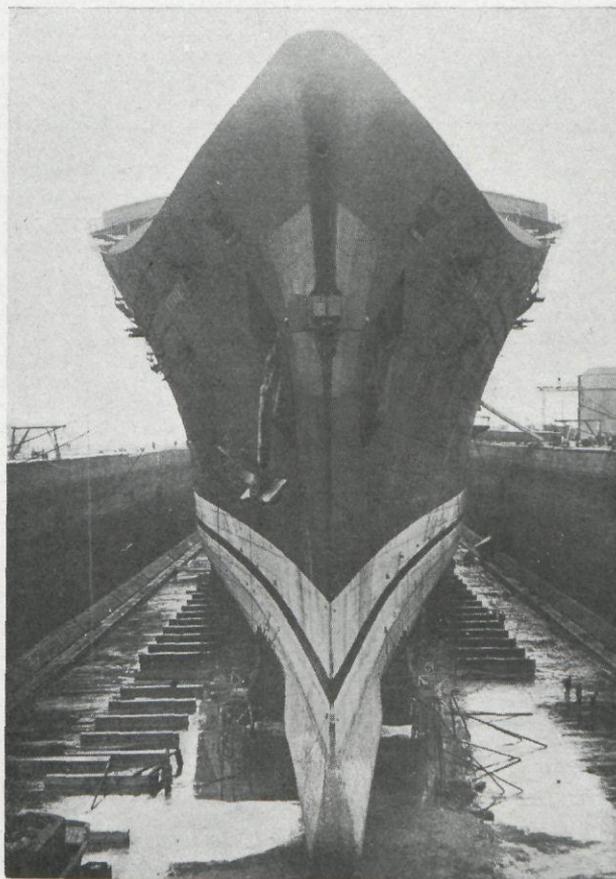
Se ha tratado también del estudio de la "situación de la economía marítima en la crisis actual", proponiendo monsieur Herubel que se restablezca la alternancia entre los regímenes de libre-

cambio y proteccionista para salir de la situación actual y también volver a poner la flota y los puertos en el cuadro internacional del comercio marítimo.

La Asociación ha tratado también de las condiciones en que debe emplearse

tre los precios de coste en Francia y otros países.

La proposición Tasso no supone ninguna carga para el presupuesto, porque se basta a sí misma por autorizarse a las Aduanas para aumentar ligeramente ciertos derechos, habiéndose previs-



El "Normandie", del que tan completa información publicamos en nuestro número anterior, ha entrado en el dique seco "Louis Jouvert", para la colocación de las hélices y el timón. Después volverá a Penhoët, para la terminación de las 930 cabinas de primera clase, 680 de turistas y 560 de tercera. El dique seco "Louis Jouvert" mide 350 metros de longitud y 50 de ancho, de dimensiones interiores

el utillaje de los puertos para embarcar y desembarcar sin deterioro las cales y cementos envasados en sacos de papel.

to además todas las precauciones para el caso en que la elevación de los techos no fuera suficiente.

El proyecto de Henry Tasso

La Comisión de Hacienda de la Cámara de los Diputados de París ha aprobado el proyecto de M. Henry Tasso, que tiene por finalidad ayudar a los armadores nacionales, poniéndolos en condiciones de resistir la competencia extranjera, cada día más difícil de sostener, tanto por las subvenciones que los Gobiernos extranjeros conceden a sus marinas, como por la diferencia en-

El tráfico de los puertos franceses en 1933

El Ministerio de Obras Públicas ha publicado las estadísticas oficiales del tráfico de los puertos franceses durante el año 1933, que se refieren a 88 puertos.

El volumen total de mercancías importadas ha sido de 35.073.380 toneladas y las exportaciones se han elevado a 10.074.174 toneladas, y como las cantidades similares en el año 1932 fueron

de 34.460.260 y 9.649.132 toneladas se ha experimentado un ligero aumento en el tráfico marítimo.

Las cifras que corresponden a los principales puertos son las siguientes:

PUERTOS	Año 1933	Año 1932
	Tonela- das	Tonela- das
Rouen	12.942.147	12.910.759
Marsella	8.434.078	8.530.245
Havre	5.966.687	5.351.202
Burdeos	5.287.513	5.177.468
Dunkerque	4.571.669	4.970.700
Nantes	2.523.480	2.690.279
Sete	1.834.922	1.761.723
Caen	1.634.461	1.452.122
Caiais	1.427.324	"
Boulogne	1.152.305	"
La Rochelle	903.698	"

Los pescadores de la Rochelle.

El presidente del Sindicato de Armadores del puerto de la Rochelle ha llamado la atención del ministro de Marina Mercante sobre la grave situación en que se encuentra la industria de la pesca marítima, como consecuencia de la desaparición del pescado de todas clases en las zonas frecuentadas por los "chalutiers".

La Oficina Técnica y Científica de la Pesca ha informado que la desaparición de la pesca es debida a la destrucción de las crías y de los huevos por las artes prohibidas o mal empleadas.

En vista de este informe técnico los armadores de la Rochelle han solicitado del Ministerio de la Marina Mercante imponga una ley de protección a la pesca, en la que creen debe figurar la condición de prohibir en absoluto la pesca con red a menos de tres millas de la costa.

Propaganda para el consumo de pescado.

A instancia del Instituto Oceanográfico de París, ha dado una conferencia el doctor Pomiane, profesor del Instituto de Higiene alimenticia, con demostraciones experimentales para propagar el mayor consumo de pescado fresco.

Simultáneamente el Comité Bolonés de propaganda para el consumo de los productos del mar ha organizado la "Semana del Pescado", durante la cual se han dado conferencias por especialistas, acompañadas de demostraciones culinarias.

La codificación del derecho marítimo.

El ministro de la Marina Mercante, de acuerdo con el de Justicia y el de Comercio, ha creado una Comisión encargada de coordinar y condensar la legislación relativa a la navegación comercial y marítima. Esta medida tiende

a evitar la confusión que existe actualmente en la aplicación e interpretación de los reglamentos marítimos por las muchas modificaciones que ha sufrido el Código de Comercio de 1907.

Puertos francos.

El alto comisario francés ha firmado un decreto encaminado a la creación de puertos francos en Beyrouth, Latakia y Alejandreta.

También se prevé la creación de zonas francas en diversas poblaciones del interior.

En estos momentos se estudia la reglamentación de los puertos y zonas francas, para realizar el proyecto en breve plazo.

Desguace de buques.

La Compagnie Générale Trasatlantique ha vendido para su desguace los buques "Jacques-Cartier", "Guyane" y "Arcadie".

La Compañía de Navegación Chargeurs Réunis ha vendido para su desguace los buques "Ceylan" y "Krahus", que estaban amarrados en el puerto de El Havre.

La misma Compañía vendió recientemente otros tres buques: "Swiatowid", "Amiral-Ganteaume" y "Amiral-Villaret-de-Joyeuse".

Con estas ventas ha reducido su flota en 35.783 toneladas.

INGLATERRA

La Marina Mercante inglesa pide subsidio al Estado.

La Cámara de Navegación de Londres se ha dirigido a la Comisión parlamentaria de Navegación por medio de un escrito, que subscriben las Compañías marítimas, en el que se solicita una consignación de tres millones de libras en los presupuestos con destino a subvencionar a la Marina Mercante. Se apoyan en el precedente que suponen las primas y subvenciones concedidas a la Marina en otros países, subsidio que tanto pesa en el mercado de fletes.

En esencia las peticiones formuladas son las siguientes:

Subsidio de 10 chelines anuales por tonelada de registro bruto a cada barco "tramp" inglés dedicado al servicio de altura, pagadero a prorrateo por cada viaje rendido con carga o en lastre, siempre que se dirija a un determinado punto para descargar. Se solicita que el pago del referido subsidio tenga lugar desde el mismo día de ingreso de la tripulación hasta el de su cese.

También se pide un subsidio de cinco chelines anuales para los barcos amarrados, siempre que estén treinta días como minimum.

En el mencionado escrito hace la Cámara de Navegación algunas recomendaciones, como, por ejemplo, que las mercancías de procedencia británica producidas en el Imperio se limiten a las importaciones en barcos nacionales y se establezcan distintivos para las mercancías importadas en barcos extranjeros. Para remediar la competencia, la citada Cámara de Navegación apunta la realización de un proyecto de licencias para las mercancías que entren o salgan del Reino Unido por las líneas cuyo tráfico se hacía durante la guerra bajo el pabellón inglés.

La fusión de la Cunard y de la White Star Line.

Desde hace algún tiempo se venía hablando con insistencia de que el Gobierno estaba decidido a conceder ayuda eficaz a varias grandes Empresas marítimas, cuya situación de tesorería era francamente inadecuada para llevar a buen fin sus negocios, en forma que mantuvieran el viejo prestigio en los mares de la Marina Mercante inglesa.

La noticia ha quedado plenamente confirmada. La White Star Line y la Cunard Line se fusionan, y el Tesoro inglés les concederá anticipos hasta un total de nueve millones de libras esterlinas, con cuyo dinero no solamente terminarán el "Cunarder", que desde hace un par de años se encontraba con su construcción paralizada en la grada, sino que crearán una flota nueva.

Los ingresos marítimos en Inglaterra

En el informe anual de la Cámara de Navegación de Inglaterra se han publicado las informaciones que son corrientes sobre los ingresos que en la economía general de la Gran Bretaña ha producido en el año pasado la navegación.

Conviene recordar que dentro de la vida económica inglesa, los servicios marítimos, excepción hecha de la construcción naval, representan su principal exportación y es más grande en valor que el algodón y el hierro, y es tres veces mayor que la maquinaria, los tejidos de lana y las manufacturas de consumo y uso. De nuevo los ingresos de Inglaterra por esos conceptos de la navegación siguen bajando. Las exportaciones invisibles por este concepto decrecen. El total por el año pasado ha representado 59 millones de libras, contra 62 millones en 1932, 130 millones en 1929 y 94 millones en 1913. Recientemente se había dado una cifra mayor por el Board of Trade Journal: 65 millones de libras; pero es que en este total se habían incluido los gastos que han de sufragar los barcos extranjeros en los puertos británicos.

En el descenso constante del rendi-

miento de la Marina mercante inglesa hay que buscar el fundamento de esas campañas de cierto escándalo que se están produciendo en los círculos marítimos, y que algunas veces se han elevado hasta el Parlamento, solicitando que se someta a estudio del Gobierno la posibilidad de que sea ayudada la Marina mercante de la Gran Bretaña, de igual manera que los demás Gobiernos lo hacen con las suyas. Por lo visto, los ingleses tienen la idea de que los tiempos actuales son como los antiguos, olvidándose de que, en ese aspecto de la explotación de los barcos, la baja de la libra no ha podido todavía compensar el encarecimiento producido por la posición oro de esa moneda y el ritmo general de los costes en Inglaterra.

La Cámara de Navegación y la Asociación de Armadores de Liverpool han enviado al Board of Trade una demanda de reducción de impuestos y de subvención temporal a la Marina mercante inglesa para que pueda salir de la crisis actual y sostener la competencia con las flotas extranjeras.

La venta de buques al extranjero en Inglaterra

En la Cámara de los Comunes se ha enablado un debate acerca de esta cuestión y de los datos aportados a la misma se deduce que en 1931 Inglaterra vendió 172 buques que representan toneladas 570.654; en 1932, 167 buques y 645.862 toneladas; en 1933, 237 buques que suman 972.466 toneladas; resultando que en el último trienio estas ventas han totalizado 576 unidades, que representan 2.188.982 toneladas.

Se han manifestado dos tendencias opuestas; una que entiende debe prohibirse legalmente, porque aunque los buques se venden como chatarra, ocurre que después de ligeramente reparados, son utilizados por la competencia extranjera; la otra tendencia considera favorable la venta de los buques viejos, debiendo sustituirlos por unidades modernas que a igualdad de velocidad consumen mucho menos combustible, sin que sea de temer la competencia que puedan hacer los vendidos.

IRLANDA

El Gobierno del Estado libre de Irlanda ha encargado a una comisión el estudio para la ubicación de un nuevo puerto de gran calado. Se supone que el nuevo puerto se construirá en la bahía de Donegal.

ITALIA

La Marina Mercante italiana.

Según las estadísticas publicadas por el Ministerio de la Marina Mercante, la flota mercante italiana ha disminuído en 304.845 toneladas en 1933.



Vista aérea del puerto de Barcelona.

Los buques a vapor han disminuído en 363.912 toneladas, quedando reducido el total a 2.454.277. En cambio, los de motor han pasado de un tonelaje de 61.231 toneladas a 590.125 toneladas.

Primas para la demolición de buques

El Ministerio de Comunicaciones ha sido autorizado para establecer una prima de 22 liras por tonelada para los buques que se desguacen hasta un límite de 200.000 toneladas, estando en proyecto elevarlo en el próximo ejercicio hasta cuatro millones de toneladas.

Intensificación de las comunicaciones marítimas en el Sud-Africa

Por un decreto-ley ha sido autorizado el ministro de Comunicaciones para establecer nuevos convenios con las Compañías de Navegación nacionales que tiendan a intensificar las comunicaciones actuales entre Italia y el Sur de Africa, con una duración de cinco años y una subvención máxima anual de 25 millones de liras.

JAPON

La mejora de la Marina Mercante.

La Asociación para el mejoramiento de la flota mercante, de acuerdo con las Asociaciones de Armadores y Constructores de Buques, ha iniciado una campaña para desarrollar el plan del Gobierno japonés, relativo al mismo tema. Este plan consiste en la construcción de 200.000 toneladas de buques

nuevos en dos años, mediante una subvención de un millón de yens.

Las empresas de demolición de buques de Osaka, Kobe y Tokio han constituido una Asociación, denominada "Mikkakai", encargada de asegurar el control de su actividad; el objeto que se persigue es la constitución de una Sociedad encargada de comprar los buques viejos y de la venta de los materiales de su desguace.

Progresos en las instalaciones de propulsión de los buques

Durante los últimos años se han obtenido evidentes progresos en el Japón en la construcción de motores Diesel, que ha aumentado la construcción de moto-buques. Pero, como el combustible líquido es caro, han orientado los estudios hacia la vuelta a la máquina de vapor y al empleo del combustible carbón, del que existen minas con un elevado rendimiento.

Las investigaciones se dirigen con el doble objetivo de mejorar el rendimiento de las instalaciones de vapor y en el de la liquefacción de los carbones de Manchuria.

La Marina de guerra japonesa emplea ya con éxito en los buques auxiliares las mezclas de carbón y aceites pesados, así como el carbón pulverizado, que también se usa en dos buques mercantes de pasaje.

POLONIA

Astilleros en Gdynia.

El Gobierno polaco va a construir en el puerto de Gdynia unos importantes

astilleros para la construcción de los buques nacionales, dando así desarrollo al programa de aumentar en diez años su flota mercante en 100.000 toneladas.

Nuevos paquebotes polacos

La "Gdynia Amerika Linie", ha encargado recientemente a los Astilleros reunidos del Adriático la construcción de algunos paquebotes que destinará a la línea Gdynia-Nueva York. Estos buques son del tipo "clase única", modelo "Beorgic" y "Britannic", de la "White Star Line". Podrán transportar ochocientos pasajeros turistas y cuatrocientos pasajeros de tercera clase. Las características de los buques son las siguientes: eslora en la flotación, 156 metros; manga, 31,33 metros; puntal, 11,45 metros; desplazamiento, 14.000 toneladas, y velocidad, 20 millas por hora.

Van provistos de motores Diesel-Sulzer a dos tiempos y simple efecto, y motores eléctricos auxiliares. La quilla del primero de estos buques fué colocada a mediados de marzo pasado, y la del segundo en junio. El valor de cada uno de los paquebotes asciende a sesenta millones de liras. Se confía que los dos buques podrán prestar servicio a fines del año próximo.

RUSIA

Aumento de la flota mercante rusa.

El Gobierno soviético ha adquirido en Holanda, Noruega y Francia varios buques mercantes, con un total de 20.000 toneladas.

Por otra parte, se anuncia para muy en breve la construcción de un nuevo buque "rompehielos" que será el más grande del mundo. La construcción correrá a cargo de los astilleros de Burmeister & Wein, los más famosos de Copenhague.

También se anuncia que la "Arm-torg", la representación comercial rusa en los Estados Unidos, ha formalizado un pedido de construcción de cinco buques-cisternas.

Rusia posee actualmente 19 buques-tanques, con un total de 100.000 toneladas de registro bruto, y pretende aumentar este tonelaje a 180.000.

Además, una vez terminadas todas las construcciones que tienen pendientes en astilleros extranjeros, seguirá el aumento de su Marina Mercante con la construcción de otros varios buques de todas clases en sus propios astilleros.

TURQUIA

Reglas de navegación en el Bósforo.

La Cámara de Armadores extranjeros de Stambul ha solicitado de las au-

toridades marítimas turcas una explicación sobre el cambio de las ordenanzas de navegación en el Bósforo.

La Dirección de Comercio marítimo ha contestado que, en contra de lo que prescribe el artículo 25 de los reglamentos internacionales, los buques que remontaban el Bósforo, camino del Mar

Negro, seguían por el lado de la costa europea, para evitar la corriente, navegando por el centro o por la orilla asiática, al regresar, para aprovecharla. Las nuevas ordenanzas, que entraron en vigor el 7 de febrero se limitan, por tanto, a sancionar un sistema ya practicado.

MERCADO DE FLETES

La demanda de fletes disminuye, sobre todo en Extremo Oriente y Australia. En Río de la Plata se han aceptado tipos muy bajos, con pérdida aun para los buques de tipo moderno: pueden llegar a una depreciación de 4 por 100 anual sobre el precio de coste. Y lo peor es que no existe la menor indicación de reacción.

En Oriente hay poca posibilidad de absorber tonelaje. Para almendras de la Costa de Madras al Mediterráneo se ha pagado 24s. a 24/6, y desde Bombay-Karachi, 2s. 6d. menos. Desde Australia occidental se ha fletado a R. Unido-Continente a 22s. 6d. en sacos y 20s. a granel trigo; pero en el momento actual la demanda es casi nula.

En Río de la Plata se han concertado muy pocas operaciones, sin poder obtener los últimos fletes pagados: 14s. 6d. desde los puertos altos a R. Unido-Continente. En Bahía Blanca se ha aceptado 13s. 6d. a Amberes y 13s. 9d. a Rotterdam o Amsterdam.

Los fletamientos con Norteamérica y Canadá han disminuído considerablemente; asimismo las operaciones a base de timecharter han bajado a proporciones sin importancia.

Por el momento, la demanda por cuenta rusa es bastante débil, con tipos de flete bajos. Para mineral de Poti a Rotterdam se ha pagado 10s. y para carbones de Nicolaief o Theodosia a Norte de Estados Unidos, 10s. 9d. Para el mercado de granos de retorno, la demanda es muy limitada, a base de 10s. al Continente y 10s. 3d. a R. Unido. Poco o ningún cambio hay que señalar para el tráfico de minerales del Mediterráneo, siendo el volumen de negocio muy moderado, a los tipos de fletes anteriores.

Un cargamento del Danubio, para centeno, embarque en abril, para los Estados Unidos, fué aceptado por un barco británico de 7.000 toneladas, 10 por 100, a 18/-, disputándose la operación entre competencia de varios armadores.

Apenas se advierte cambio en orden a los fletamientos de minerales del Mediterráneo, donde continúa operándose en muy pequeña escala y sin diferencia en los tipos de fletes que últimamente regían en este tráfico. Varios cargamentos grandes de mineral de

hierro fueron fletados desde Pepel a puertos del Reino Unido y a 9/3 hasta 9/9, según tamaño del buque y puerto de descarga.

En Asturias se mantiene la demanda de todas las clases, y especialmente la de cribados, galletas y granzas. Los turnos de Langreo han aumentado y son actualmente de unos diez días. Los del Norte son más breves. Se cotizan, por tonelada franco bordo: cribado y galleta, a 57; granza, a 43,40, y menudos de gas y de vapor, a 43,40.

En fletamientos, la demanda es regular para puertos del Cantábrico y Galicia. Para Vigo cierran buques de 500 a 700 toneladas entre 14 y 15 pesetas. Pasajes opera a 11,50 pesetas con vapor de 1.100 toneladas. Para el Sur y Mediterráneo, la demanda es reducida. Se cotizan para: Santander, 8 a 11; Bilbao, 10 a 12; San Sebastián, a 14; Pasajes, 11,50 a 13; La Coruña, 11 a 12; Rías Bajas, 14 a 15; Huelva, Cádiz y Sevilla, 14 a 15; Málaga y Almería, 13,50 a 14,50; Alicante y Valencia, 14 a 14,50, y Barcelona, a 15.

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

De Bilbao a Middlesbró: 2.000 toneladas, 4/9; 5.000 toneladas, 4/10 y medio. A Rotterdam: 2.800 toneladas, 4/3.—De Almería a Rotterdam: 6.000 toneladas, 4/10 y medio.—De Huelva a Rouen: 3.000 toneladas, 25 francos.—A Nantes: 2.100/2.300 toneladas, 26 francos.—De Ibiza a Iceland: 4.400 toneladas, 10/6.

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

De Cardiff a Motril: 3.200 toneladas, 9/6.—A Barcelona: 2.600 toneladas, 8/-; 2.500 toneladas, 8/3; 3.800 toneladas, 8/-.—A Sevilla: 1.400 toneladas, 9/-.—A Coruña: 2.400 toneladas, 6/6.—A Vigo: 1.700 toneladas, 6/9.—De Sunderland a Ceuta: 3.000 toneladas, 6/3.—A Barcelona, 1.900 toneladas, 8/3.—De Tyne a Las Palmas, 3.100 toneladas, 6/6.—A Barcelona: 1.550 toneladas, 8/6.—De Blyth a Málaga: 1.700 toneladas, 7/-.—De Firth/Forth a Bilbao: 4.500 toneladas, 6/3.—De Cardiff/Newport a Bilbao: 1.000 toneladas, 7/6.—De Swansea a Valencia: 1.400 toneladas, 8/4 y medio.—A Barcelona: 1.500 toneladas, 8/9.