

Navegación, Puertos, Industrias del Mar.

MAYO, 1934

VOLUMEN - NUM. 5



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

M A Y O , 1 9 3 4

VOL. I - NUM. 5

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 eficacia de las revistas profesionales.....	147	Las tendencias modernas de construcción en el último Salón Náutico de París, por R. A. Gossauer.....	158
Una disposición acertada.....	147	Nuevos servicios en los puertos pesqueros, por A. Garçilly.....	163
La Zona franca del puerto de Barcelona, por J. Miralles	149	Una puerta del mundo, por J. A. Rial.....	164
El proyecto de ley de protección a las Industrias y Comunicaciones marítimas, por J. B. Robert... ..	155	La organización de puertos en Suecia	166
Unas palabras sobre pesca, por J. Mosqueira.....	157	Bibliografía	169
		Información	170

La eficacia de las revistas profesionales.

Nuestro querido colega *Vasconia Industrial y Pesquera* publica en su número del 5 de marzo último un interesante artículo de don Julio Ochoa con este mismo título, en el que de una manera irreprochable pone de manifiesto la importancia que estas publicaciones tienen y la influencia que indudablemente ejercen en el sector de la economía a que dedican sus actividades.

Dice Ochoa—y nosotros lo suscribimos con él—que una revista profesional cumple dos funciones importantes, que son:

a) Facilitar al lector periódicamente un resumen o extracto técnico, científico, comercial o simplemente informativo de todo aquello que constituya novedad e interés a la industria que defienda, y

b) Orientar a los gobernantes y funcionarios de los altos centros consultivos o asesores del Estado acerca de los problemas y aspiraciones que afectan a las actividades que la publicación apoye; orientaciones que con bastante frecuencia contribuyen a modificar el criterio de legislador o asesor y evitar decisiones lesivas o cuando menos equivocadas.

Hora es ya de que se rompa una lanza en favor de las publicaciones periódicas profesionales, que son las únicas que mal viven o cumplen su función de precario por falta del necesario apoyo, a pesar de desarrollar una labor de mucha trascendencia para los sectores industriales, siendo un error no

prestigiar y vigorizar las revistas tanto como las exigencias actuales exigen.

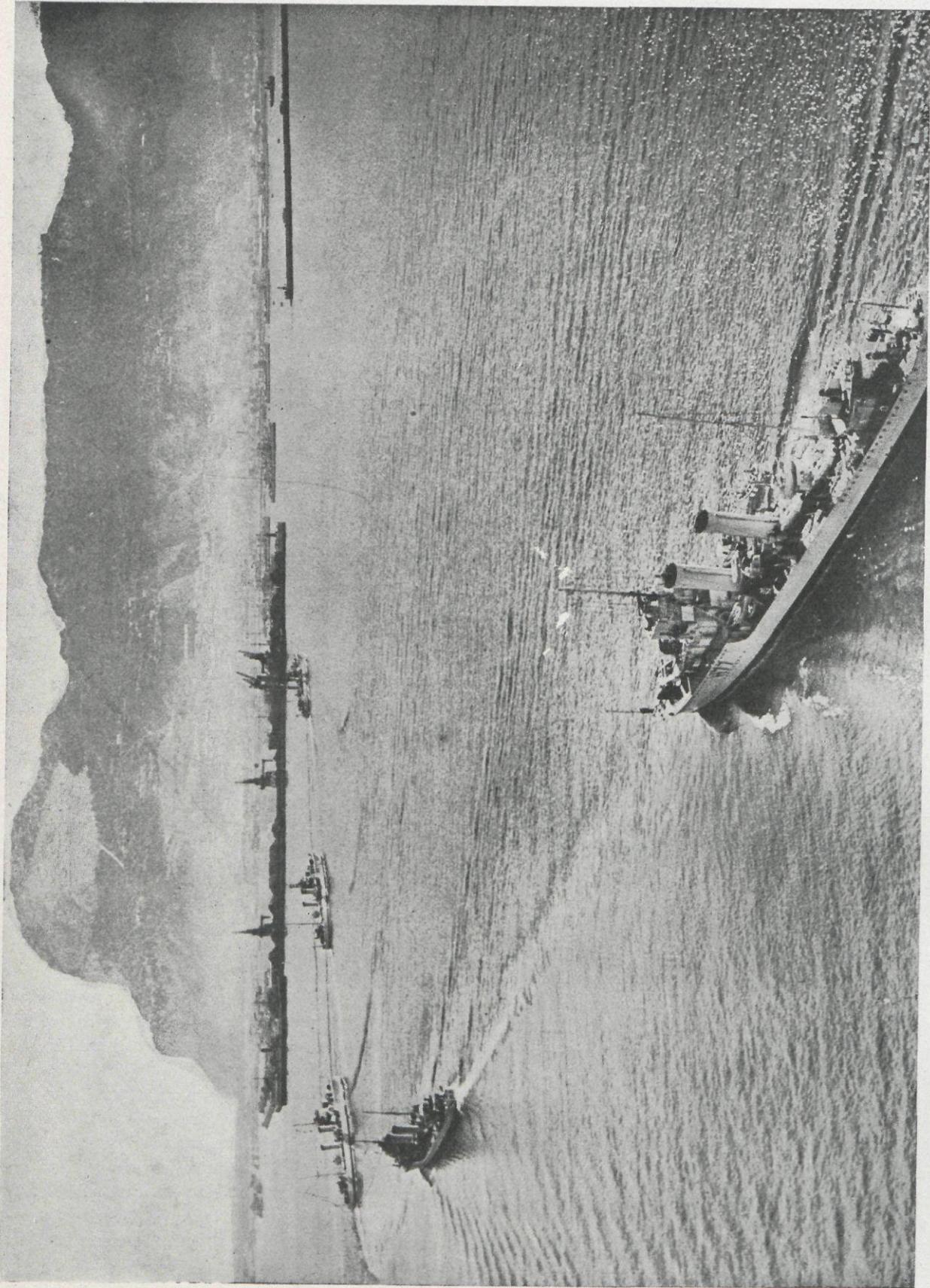
Felicitemos al colega y agradecemos al autor del artículo, en la parte que nos corresponda, la defensa que hace de las revistas profesionales, poniendo en evidencia la eficacia de su función.

Una disposición acertada.

Por decreto del Ministerio de Obras Públicas de 19 de abril se ha anulado la orden de 1 de diciembre de 1932 relativa a la aplicación del Monopolio de Petróleos en las Islas Canarias.

Esta disposición es de gran importancia para los puertos canarios, porque su tráfico está a expensas de las Compañías petrolíferas que con sus contratos con las líneas de navegación atraen o desvían las escalas regulares de los barcos. De haber continuado en vigor la orden que acertadamente se deroga, es seguro que se hubiera prescindido de las escalas en los puertos canarios para sustituirlas por otras de la ruta de América, como Dakar, San Vicente, etc., poco distantes de Canarias, y en las que no hubieran encontrado inconvenientes para sus actuales contratos de suministro de combustible. Y no hay que olvidar que el valor de nuestros puertos canarios es grande, considerados como lugares de tránsito.

Felicitemos al ministro de Obras Públicas por su acierto al dictar la disposición que comentamos.



Maniobras navales en el Mediterráneo

Con un conjunto de buques de guerra como hacía años que no se reunía, la escuadra inglesa ha maniobrado en aguas de Gib. altar. En la fotografía se ven los destructores navegando hacia el puerto de Gibraltar. Al fondo, el Peñón y la ciudad.

La Zona franca del puerto de Barcelona

POR JOSE MIRALLES, INGENIERO DE CAMINOS

I

INICIACIÓN DEL RÉGIMEN DE FRANQUICIA EN ESPAÑA. — ESTABLECIMIENTO DEL DEPÓSITO DE BARCELONA

La tenacidad admirable que las clases productoras de Cataluña habían puesto para lograr una vieja aspiración, la de disponer de locales o recintos en que poder almacenar y transformar por completo, industrialmente, las mercancías extranjeras, libres por completo de trabas aduaneras mientras no se importaran en el país, vió sus primeros frutos en 20 de julio de 1921, al inaugurarse el Depósito franco, que, unos años antes, había sido concedido, para su implantación en Barcelona, a un Consorcio autónomo constituido por el Ayuntamiento, las Entidades económicas, la Junta de Obras del puerto y las Sociedades obreras especialmente dedicadas a servicios marítimos.

No podía, sin embargo, considerarse satisfecha aquella aspiración con la concesión obtenida, en la que, aparte del almacenamiento de mercancías sin devengar derechos arancelarios, se autorizaba tan sólo la ejecución de cierto número de operaciones o manipulaciones sencillas con las mismas, como mezclas, cambio de envases, etc., además de todas aquellas que sin variar esencialmente su naturaleza aumentarían su valor; es decir, operaciones que pudiéramos llamar comerciales. El régimen de implantación de verdaderas industrias, que es lo que hoy diferencia las Zonas francas de los Depósitos, empleando la nomenclatura adoptada en nuestra legislación, no iba a poder desarrollarse, así como tampoco se evitaban por completo las trabas aduaneras, ya que la Administración se reserva la inspección e intervención en todas las operaciones que se realicen en los Depósitos, a diferencia de lo que está dispuesto para las Zonas con puerto propio en que quedan libres de ellas. Lo logrado no era sino una parte de lo que se deseaba, y aquella fecha tan sólo marca el fin del período preparatorio de una empresa y el principio de su desarrollo, que, naturalmente, había de desembocar en la implantación de la Zona franca, concedida ya actualmente a Barcelona.

Una muestra bien patente de la tenacidad de que

en un principio hablamos nos la da la serie de trabajos llevados a cabo hasta la implantación del Depósito, anulados siempre por campañas, muy certeramente calificadas de incomprensión, antes de ahora, para una obra que tantos beneficios puede reportar a la economía nacional.

La iniciación de los mismos data de los últimos años del pasado siglo en que, a causa de la destrucción de los viñedos y la pérdida de las últimas colonias, unidas a los efectos de la aplicación del arancel francés de 1891, que amenazan con provocar la ruina de nuestra economía, nace la idea del establecimiento de Zonas neutrales, como un medio, entre otros, de evitarlo, pudiendo muy bien haber influido en que se orientara la atención hacia tales instituciones el precedente histórico de la petición y obtención por parte de Barcelona, de las Cortes de 1706, de la Casa del Port Franch.

Unida a aquélla va el nombre del economista don Guillermo Graell—cuya memoria acaba de perpetuar esta ciudad con la erección de un monumento—, quien por encargo del Fomento del Trabajo Nacional redacta la exposición en que éste pide la implantación de una de estas Zonas a los Poderes públicos, a los que simultáneamente se dirige la Junta del puerto reclamando se le encargue su estudio.

No cesan, a partir de este momento, las peticiones para tal implantación, de unas u otras entidades interesadas, ni deja de tratarse el asunto en ninguno de los congresos en que el tema puede ser de interés. El eco que estas manifestaciones encuentran en los Poderes públicos se traduce en una primera disposición, dada en 2 de diciembre de 1900 por el Ministerio de Obras Públicas, en la que se crea una Comisión especial encargada de fijar los límites de la Zona neutral de Barcelona y de proponer las obras y servicios que deban realizarse en ella.

No acompaña el éxito al informe de esta Comisión, dado con celeridad no acostumbrada, en el que se resuelven los puntos puestos a su estudio, fijándose el emplazamiento de la Zona en el delta del Llobregat, que con el tiempo no había de variarse, y cifrándose el coste de las obras muy cerca de los 28 millones de pesetas.

Tampoco lo logran dos tentativas posteriores: los proyectos de ley de los Sres. González Besada y Ca-

nalejas, sobre establecimiento de Depósitos francos, presentados a las Cortes en 1903 y 1911 respectivamente. De ellos, tan sólo el último logra ser aprobado por el Congreso, sin que, por haberse cerrado las Cortes, pueda obtenerla del Senado, en el que la Comisión correspondiente lo había ya informado favorablemente en diciembre de 1912.

Pero llegada la guerra y ante la petición apremiante de la Cámara de Comercio de La Habana que solicita la sustitución de los puertos de Hamburgo y Génova por otros creados en España, el Gobierno concede, en octubre de 1914, el establecimiento de un Depósito franco en Cádiz, cuyo funcionamiento debía sujetarse en lo posible al dictamen dado por el Senado al proyecto de ley a que antes nos hemos referido.

Este acontecimiento provoca, como reacción, una mayor vehemencia por la obtención de aquello por lo que con tanto interés se había trabajado y en lo que se había tenido la iniciativa, y a partir de esta fecha las gestiones de una Comisión consistorial nombrada al efecto y las intervenciones de los parlamentarios catalanes, consiguen sea presentado, a fines de aquel mismo año, un nuevo proyecto de ley autorizando al Gobierno para la creación de la Zona franca, proyecto que corre la misma suerte que los anteriores. Hasta que, al fin, respondiendo a la petición conjunta del Ayuntamiento y entidades económicas, a la que precedieron dos magnas asambleas, en las que tomaron parte las Sociedades obreras y Cooperativas, en cuyas conclusiones se pedía la creación de la Zona, el Gobierno resolvía conceder un Depósito comercial, en 24 de octubre de 1916, que, después de nuevas y razonadas peticiones, se convertía un año más tarde en Depósito franco, en que pueden efectuarse las mismas operaciones que en el de Cádiz.

El Consorcio concesionario de que hemos hablado en un principio es el que, desde aquella fecha, toma a su cargo la iniciativa y gestión de cuanto se refiere al Depósito, dedicando toda su atención en este período a la implantación del mismo y puesta en marcha de la empresa.

Se acomete la primera a base de una instalación provisional y otra definitiva, para cuyos emplazamientos se eligen: el muelle del contradique del puerto de Barcelona y los terrenos del delta del Llobregat, en los que se había pensado en un principio. El proyecto de la primera y el anteproyecto de la segunda son sometidos a la superioridad, que autoriza la instalación en una u otra forma, según las circunstancias lo aconsejaran, en 4 de noviembre de 1918, sin que la ejecución de una de ellas

fuera obstáculo para la posterior realización de la otra.

No obstante la instalación provisional aprobada—de la que más tarde, en 1924, había de desistirse—se determinó llevar a cabo una instalación intrinca para la que se eligieron los tinglados números 5 y 6 del muelle de Barcelona, cuyo arriendo fué acordado con la Junta de Obras del puerto, mereciendo la aprobación superior.

De otra parte, para lo que hemos llamado puesta en marcha de la empresa, se preocupa el Consorcio de que sean fijadas las bases para la formación de unas tarifas de almacenaje, lo que da lugar a las disposiciones de 4 de noviembre de 1918 y 8 de febrero de 1921, consiguiendo en las mismas la suficiente elasticidad para poder atraer el tráfico hacia el Depósito. Cuida, además, de la aprobación del reglamento económico administrativo de éste, que se da por otra disposición de aquella última fecha. Y dispone, por último, el arriendo de los servicios de explotación del Depósito, lo que, previo concurso, es adjudicado a Crédito y Docks de Barcelona, S. A., que deberá encargarse: de la vigilancia y custodia de las mercancías; de su carga y descarga; de las manipulaciones de entrada, salida, estiva, desestiva, peso y demás que se pudieran interesar; del seguro de ellas; de la emisión de "warrants"; de la intervención y vigilancia de las operaciones a ejecutar por los usuarios con las mercancías y del reintegro al Estado de los gastos que ocasionara la intervención y vigilancia aduaneras.

Resuelto todo ello y acondicionados aquellos tinglados y las zonas descubiertas, con la aportación económica hecha por el Ayuntamiento de Barcelona, se inaugura solemnemente el Depósito en la fecha ya citada, cerrándose el período de gestación de una obra que tanta influencia puede ejercer sobre la economía nacional y cuya implantación había despertado tantos recelos.

EXPLOTACIÓN Y DESARROLLO DEL DEPÓSITO

Una vez inaugurado el Depósito, que, como decimos antes, no satisfacía plenamente la aspiración por la que se luchaba, todo un orden diferente de cuestiones había de ocupar la atención del Consorcio. Se continúa trabajando por la obtención de la Zona franca, pero, en esta nueva fase ha de atenderse a las incidencias que se deriven de la explotación de aquél, cuidando además de su implantación definitiva.

Se hace posible dentro de este período, de sumo

interés para el régimen de franquicia, ya que es el de desarrollo en nuestra tierra de una institución, si no nueva, por lo menos abandonada dentro de nuestras costumbres comerciales, el ensayo de normas de explotación y la apreciación práctica del valor de las disposiciones dictadas sobre el mismo, que ha de dar a conocer el sentido en que deben ser rectificadas las que no respondan en su aplicación a los resultados que cupiera esperar de ellas. Por tal causa, durante este período de explotación, se tiene la posibilidad de preparar los elementos precisos para que la futura Zona encuentre un camino fácil y pueda utilizarse eficazmente desde el primer día de su funcionamiento, y a ello se va con decisión, procurando incrementar constantemente el tráfico que utilice el depósito y estudiando su adecuada instalación en los terrenos del delta del Llotráfico que utilice el Depósito y estudiando su adelante.

Lo referente a la incrementación y desarrollo del tráfico es acometido bajo todos aquellos aspectos que puedan influir sobre su encauzamiento hacia el nuevo servicio, como: divulgación de las ventajas del régimen de franquicia, desenvolvimiento y extensión del crédito sobre mercancías almacenadas, y, sobre todo, supresión o reducción, en cuanto fuera posible, de las trabas fiscales y ampliación de las operaciones que se puedan realizar en Depósito.

Era elemental que el Consorcio se ocupara de dar a conocer las ventajas que la situación geográfica de Barcelona y el régimen de franquicia podían ofrecer a las mercancías. Ello, no obstante, no pudo realizarse con cierta intensidad hasta el año 1928 a causa de determinados obstáculos que aquel régimen ofrecía, editándose entonces un folleto que se hizo circular profusamente, sobre todo en América. Aparte de esto y de la divulgación llevada a cabo por la Prensa en diferentes países, envía comunicaciones y se hace representar en todos aquellos congresos que pueden tener relación con el comercio exterior, logrando ver transcritos sus puntos de vista en las conclusiones de algunos de ellos, cuya difusión constituye un elemento poderoso para la propaganda de sus servicios.

En cuanto al desenvolvimiento del crédito, puede haber constituido un acierto el arrendamiento de servicios, tal como fué hecho, a una entidad bancaria. Era criterio de la misma, expresado en la proposición de arriendo, que para que el Depósito fuera un elemento de atracción mundial, capaz de competir ventajosamente con los existentes y pudiera ser arma de suficiente eficacia para la defensa de nuestra vida mercantil, no había más remedio que

ir a buscar las primeras materias a los puntos de origen, sin esperar a que fueran a él por su propia iniciativa, prestando sobre ellas allí mismo o mientras se hallaran en camino o bien dando facilidades bancarias que equivalieran a los préstamos. De tal criterio puede deducirse de qué manera se imaginaba encauzar el tráfico y en qué forma pensaba impulsar el crédito, precisamente la entidad a la que se traspasaba el servicio de emisión de "warrants", pudiendo haberse derivado no pocas ventajas de la ejecución de tal programa.

Pero, indudablemente, el asunto que más interés tenía para el crecimiento del Depósito era el de la supresión de todas aquellas trabas burocráticas que, sin reportar beneficios a la Administración, hacían ineficaz su funcionamiento entorpeciendo el desarrollo del comercio y la industria que se establecieran en el mismo. Por tal motivo, las entidades concesionarias de todos los Depósitos francos dirigían al Gobierno, en 1925, una petición encaminada a tal fin, que resolvía éste favorablemente en 2 de octubre de 1927, después de una acertada gestión del Consorcio.

La importancia de tal disposición merece se consignen los extremos contenidos en la misma, por los que han de poderse apreciar las causas, no sólo del escaso desarrollo de la franquicia aduanera hasta tal fecha, sino de las posibilidades que se le daban a partir de ella. Se establece en primer lugar un régimen más simplificado para la entrada de mercancías en depósito, llamado de puntualización genérica, utilizable cuando vayan especialmente consignadas al mismo en los manifiestos, régimen por el que se evitan su reconocimiento y aforo previos, aparte de ciertas penalidades en que pueden incurrir. Además, se faculta para que puedan pasar a aquél las mercancías almacenadas en los Depósitos de comercio y se autoriza la entrada de todas las que no figuren en la disposición undécima del arancel y de las que aun declaradas a consumo, no tuvieran despachada tal declaración, lo que aumenta considerablemente el tonelaje de mercancías que pueden utilizarlo. Establece, desde luego, el servicio de marchamo en los Depósitos y autoriza al ministro de Hacienda para establecer la exportación de las mercancías almacenadas por medio de paquetes postales. Autoriza a los administradores de Aduana, en las localidades en que exista Depósito, para la habilitación de locales para el mismo, facultándoles para autorizar la refundición en una sola de diferentes declaraciones de depósito, y da a los interventores de éstos el carácter de inspectores de muelles, lo que puede abreviar considerable-

mente la resolución de las incidencias del servicio. Y, por último, suprime, bajo condición de ser transportadas en líneas de navegación regular, la justificación, mediante certificado consular, de la llegada de las mercancías que se exporten.

Una consecuencia inmediata de la desaparición del inconveniente que representaba para nuestros comerciantes la presentación de tales documentos fué el que se empezaran a realizar en el Depósito las manipulaciones y envase del aceite de oliva, que se llevaba anteriormente a cabo en el depósito de Génova.

Según decíamos al principio, al concederse el Depósito, se autorizaban un cierto número de operaciones comerciales en el mismo, que no se fijaban allí cuáles eran para reunir las todas en un solo lugar de estas notas. Quedaron autorizadas: el cambio de envases; la división de mercancías para preparar clases comerciales; las mezclas de unas con otras, con idéntico fin; descascarado y tostadura de café y cacao; tundido de pieles; trituración de maderas; lavado de lanas; extracción del aceite de la copra y de las semillas oleaginosas, y todas las operaciones que aumentarían el valor de los géneros depositados sin variar esencialmente la naturaleza de los mismos.

Excepción hecha de las tres primeras operaciones y de la tostadura de café, empezada recientemente, no han llegado ni siquiera a iniciarse las demás. No obstante, se hacía necesaria la obtención de otras nuevas operaciones y servicios que dieran verdaderas facilidades a los usuarios y permitieran atraer a nuestro país industrias que de otra forma no podían establecerse, lográndose en marzo de 1927 la autorización para el montaje de automóviles.

El establecimiento de esta industria, que no empieza su funcionamiento hasta junio del año siguiente con el montaje de coches Ford, para lo que se habilitan locales fuera de los muelles del puerto, da amplias posibilidades para el empleo de mano de obra nacional y creación de riqueza, no sólo por lo que representa el montaje en sí, sino por la serie de industrias que pueden desarrollarse a su alrededor, produciendo, en el interior del país, todos los elementos que no fuera indispensable traer de fuera. Guardando relación con ello, a partir de 1930 son dictadas varias disposiciones en que se declaran libres de derechos de importación los acumuladores, neumáticos, radiadores y demás elementos de fabricación nacional, montados sobre automóviles en Depósito franco.

Todas estas disposiciones pueden ser consideradas como aplicación del principio general estableci-

do en el decreto-ley de Zonas francas, de que ya hablaremos, sobre las mercancías nacionales que sean introducidas en Zonas o Depósitos como primeras materias, que se supone no pierden su nacionalidad. Aparte de éstas, tan sólo gozan de tal privilegio los envases, para los que se hicieron las debidas aclaraciones, y los frutos y pescados de Canarias y Golfo de Guinea, según determinan las disposiciones de 4 de mayo de 1929 y 1 de enero de 1931.

La inutilización y corte de hierro viejo y la de bandajes, cámaras y cubiertas, son otras operaciones autorizadas por el decreto citado de octubre de 1927, para que pudieran ser adeudadas por partidas del arancel que favorecieran la entrada de tales materias, habiéndose extendido más tarde esta autorización a la inutilización y corte de toda clase de desperdicios de goma.

También en esta disposición, y como ya decimos, se establece el servicio de marchamo, que supondrá un ahorro a los que necesiten su utilización, y, en el desarrollo de ella, hecho en diciembre de aquel año, se autoriza ya la importación y exportación por vía terrestre y en régimen de tránsito, de las mercancías del Depósito procedentes o con destino a la frontera francesa, para cuyo servicio eran aprobados en mayo de 1929 los vagones y cestones en que había de llevarse a cabo, autorizándose al propio tiempo, en aquélla, la expedición de paquetes certificados y paquetes postales para el extranjero, Canarias, norte de África y posesiones del Golfo de Guinea, para lo que era creado poco después en el Depósito una oficina de Correos encargada de su admisión y curso. Más tarde, febrero de 1929, se ampliaba la autorización relativa a la circulación por vía terrestre de los paquetes postales—que sólo había sido hecha anteriormente para la vía Barcelona-Port-Bou—a los que fueran destinados a Portugal, y con posterioridad quedaba autorizada la entrada en el Depósito de todos los envíos postales recibidos del extranjero, cuya circulación estuviera permitida por los convenios internacionales.

Dentro mismo de este orden de cuestiones de tener preparado un grupo de industrias que fueran aliciente para la concesión de la Zona y le dieran vida desde el principio de su funcionamiento, son llevadas a buen término las gestiones *encaminadas* al establecimiento de una gran refinería de petróleo por la Compañía arrendataria de dicho servicio en España, refinería de cuya importancia puede dar idea el que se proyectara para una capacidad de tratamiento de 200.000 toneladas de crudo anuales, ampliable a 400.000 toneladas, siendo necesaria para ella una extensión de terrenos de 50 hectáreas.

Los trabajos encaminados a su implantación han quedado actualmente en suspenso.

Y, por último, aunque en un orden diferente, pero también de suma importancia, en el de aumentar y mejorar las vías de comunicación para ampliar la zona de influencia de la nueva institución, se trabaja por la obtención de la autopista Barcelona-Bilbao y por la prolongación hasta Barcelona de la vía de ancho internacional, que ha de permitir la llegada hasta la misma Zona del material ferroviario europeo. En esta última cuestión, cuya iniciativa se debe al Consorcio, se logra el más completo éxito con la resolución superior, dada en 17 de julio de 1928, del estrechamiento de vía en la línea de Barcelona-Ripoll-Puigcerdá, cuyos trabajos han sido ya empezados, pudiendo darse a base de ello un gran impulso al tránsito de mercancías de que antes hemos hablado y aumentando considerablemente el "hinterland" de la futura Zona, que rebasará de esta forma las fronteras de la nación, al igual que ocurre con los puertos del norte de Italia y norte de Europa.

CONCESIÓN DE LA ZONA FRANCA

La concesión a Barcelona de la Zona franca fué hecha por el real decreto-ley de 11 de junio de 1929, que con el reglamento para su aplicación, de 22 de julio del siguiente año, vienen a constituir la legislación básica del régimen de franquicia en España.

En tales disposiciones que recogen y amplían todo lo anteriormente legislado sobre franquicia aduanera, a buen número de cuyos preceptos nos hemos tenido que referir anteriormente, se crea el elemento más perfecto de dicho régimen, la Zona franca, en que es posible la implantación de industrias y en que quedan libres de intervención por parte de aduanas la casi totalidad de las mercancías que en ella entren, concediéndose la implantación de otra Zona franca en Cádiz, además de la de Barcelona.

Nada nuevo se consigna respecto a las operaciones comerciales; son las mismas de que hemos hablado, pudiéndose llevar a cabo tanto en los Depósitos como en las Zonas y continuando las mismas restricciones respecto a su implantación, para la que es necesaria una autorización previa en cada caso dada por la Dirección general de Aduanas. No ocurre lo mismo con las industrias, que ya hemos dicho que sólo pueden establecerse en estas últimas; el criterio permisivo es el que queda establecido, necesitándose tan sólo para la instalación de una de ellas ponerlo en conocimiento del jefe de los servicios de Aduanas, siempre, naturalmente, que no

estén comprendidas en un catálogo en que han de figurarse las industrias no permitidas por motivos de seguridad del Estado o respeto a la producción e industrias nacionales de exportación preexistente.

La dificultad de preparación de este catálogo, cuya publicación ha de hacerse anualmente y para lo cual ha sido ya formada la debida Comisión encargada de hacer una previa clasificación entre industrias existentes o no en España, y dentro de las primeras, entre las que sean exportadoras y las que no lo sean o bien tengan su radio de exportación notoriamente deficiente o en decrecimiento, ha hecho necesaria la continuación del procedimiento anterior, autorizándose en 24 de febrero de 1932 las industrias siguientes: pastas alimenticias y galletas de todas clases, conservas de carne, chocolate, malta y productos malteados y cerveza, bastones, paraguas y sombrillas, fabricación y montaje de automóviles, elaboración de esponjas en bruto para su presentación en clases comerciales, envases de todas clases, refinería de azúcar, mermeladas, conservas en almíbar y en dulce y destilación de las melazas resultantes de la refinación de azúcar en la zona. Transformaciones que, con las ya citadas antes y algunas otras, como desnaturalización de la caseína y fabricación de bujías y de tinta para imprenta, concedidas por otras disposiciones, constituyen la totalidad de operaciones que pueden realizarse.

Se fijan al propio tiempo en aquellas disposiciones los recursos con que pueden contar los Consorcios para el desarrollo de sus fines, asignándose al de Barcelona una subvención en metálico y concediéndose ciertas exenciones a las industrias que se establezcan en las Zonas, a las que por su parte aquéllos podrán conceder primas a la exportación con lo recaudado por las contribuciones industrial, de comercio y utilidades, que el Estado traspasa a los Consorcios en calidad de subvención.

Y en lo referente a la constitución de estos Consorcios no hace más que ratificar el cambio de estructura que se les había dado en 1926. Sabemos que al principio quedaba aquél formado por las representaciones del Ayuntamiento, entidades económicas, Junta de Obras del puerto y Sociedades obreras; pues bien, a partir de 1925, creyendo necesario el Estado una mayor intervención para impulsar el comienzo y ejecución de las obras del puerto, crea el cargo de comisario regio y cambia un año después su estructuración dando entrada en los mismos a una representación del propio Estado y otra de las Compañías de ferrocarriles y confiriendo la Presidencia y Dirección del Consorcio a este

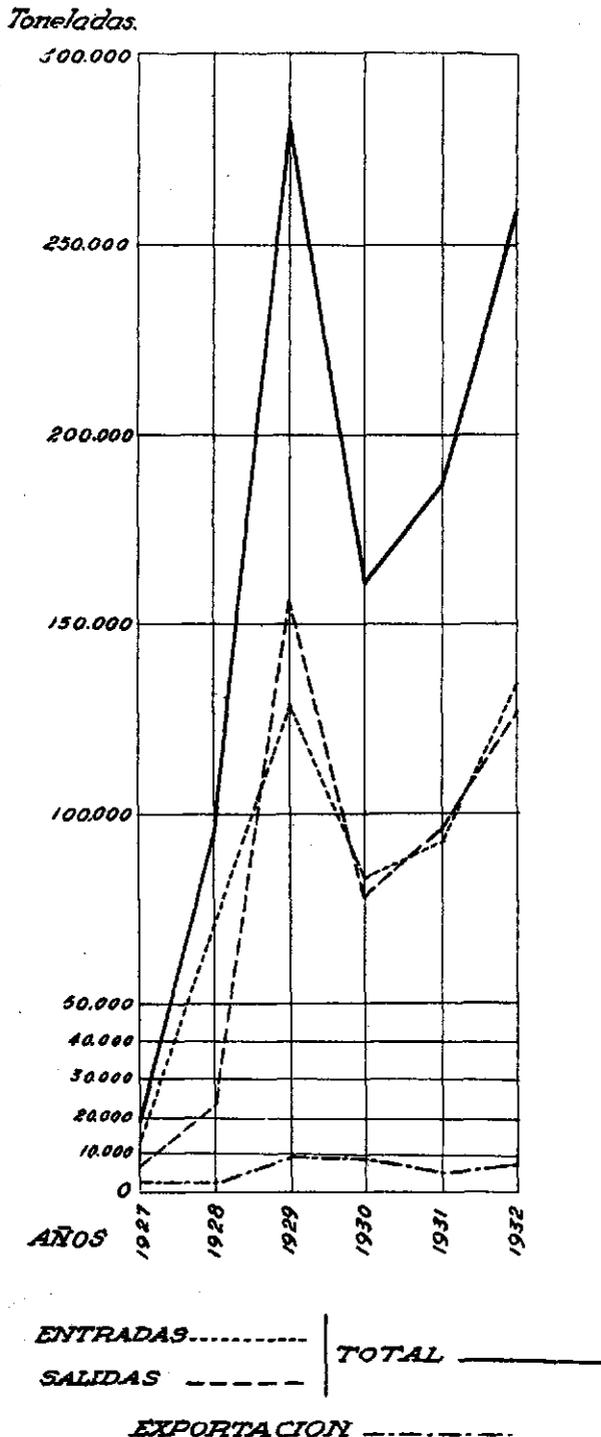


Gráfico representativo del tráfico en el Depósito franco

comisario. Posteriormente, ya dentro del actual régimen político, al ratificarse en junio de 1931 toda la legislación anterior, se cambia el nombre del comisario, que a partir de esta fecha deberá llamarse delegado especial del Estado, asumiendo el Comité ejecutivo bajo la presidencia de este delegado

las funciones que antes tenía aquél, sin más variación en su constitución que la entrada de un representante de la Asociación de Navieros del Mediterráneo. Y ya finalmente, en diciembre de aquel año, es aumentada la representación de las Sociedades obreras.

Y, por último, y para terminar esta parte, en que nos ocupamos de los aspectos comerciales y administrativo del Depósito, demos una idea concreta, traducida en número, de lo que ha sido la explotación del mismo, que aún actualmente continúa funcionando como tal.

El gráfico que acompañamos, en el que se representan los tonelajes de entrada, salida y total del depósito, correspondientes a los años 1927-1932, muestra claramente el desarrollo de tal explotación, con un considerable descenso del tráfico en 1930, debido a la disminución del de cereales, como consecuencia de la prohibición de importación y a la crisis mundial, del que se rehace firmemente en los dos años siguientes, aun sin haber desaparecido por completo las causas económicas de orden internacional que pudieron motivarlo. Algo análogo sucede con la línea representativa de las exportaciones, que también se dibuja, en la que el decrecimiento se da en 1931, pudiendo decir que el desarrollo del Depósito ha sufrido la natural perturbación que causas de tan considerable importancia habían de causarle, saliendo de la misma con una firmeza tal, que demuestra no haber sido comprometido por aquellas el régimen de franquicia que el mismo representa.

Este aumento de tráfico ha tenido su paralelo en el desarrollo de los locales necesarios para albergarlo. Se empieza la explotación en los tinglados números 5 y 6 del muelle de Barcelona, cuya superficie era sólo de 10.797 metros cuadrados; pero en 1928 necesita ya habilitarse el tinglado número 1 del muelle de Bosch y Alsina, que tiene un área igual a la de aquéllos, cambiándose poco después los primeros tinglados por el número 2 de este mismo muelle, que tiene una extensión de 12.500 metros cuadrados, y necesitándose además dentro de este mismo año, debido al crecimiento del tráfico de cereales, habilitar nuevos locales en los almacenes generales, con lo que se llega a ocupar más de 50.000 metros cuadrados, tan sólo para almacenamiento y operaciones comerciales.

En la actualidad, entre los tinglados del muelle de Boch y Alsina, los almacenes generales y otros locales se tiene ocupada un área de cerca de 40.000 metros cuadrados, teniendo aparte los talleres de montaje de automóviles 13.500 metros cuadrados los de la Ford y 8.500 metros cuadrados los de la

General Motors, cuya autorización de establecimiento data de marzo de 1932. Y en cuanto a operaciones, se ejecutan corrientemente las de división, mezcla y cambio de envases de las mercancías, teniendo implantadas, además de la de montaje de automóviles, las siguientes industrias: torcido de alambre para envases; embotellado de cerveza; edición de traducciones españolas de libros de Medicina; montaje de acumuladores; triturado y corte de goma; tostado de café; montaje y prueba de apa-

ratos de radio, y, en instalación, la fabricación de pastas para sopa. Aparte, se tienen establecidos los servicios de Correos y paquetes postales, marchamo, cámaras frigoríficas y aprovisionamiento de buques.

La extensión que han ido tomando estas notas nos obliga a dejar para otra ocasión todo lo relativo a la implantación definitiva de la Zona y construcción de su puerto.

El proyecto de ley de Protección a las Industrias y Comunicaciones Marítimas

POR JUAN B. ROBERT

Desde que se promulgó la ley de Fomento de las Industrias y Comunicaciones Marítimas de 1909, fundamentada en su antecedente de la ley de 1907 de Protección a la Producción Nacional, no se había proporcionado a las Cortes españolas un tema legislativo de la amplitud y trascendencia que encierra el nuevo proyecto de Protección a las Industrias y Comunicaciones Marítimas.

Todo lo legislado desde entonces hasta la fecha en la esfera de la Marina Mercante no fué más que la adaptación a las necesidades momentáneas, de los preceptos de la ley de 1909, modificando ciertos extremos en su aspecto adjetivo, desarrollando los principios básicos en ella establecidos y a veces desvirtuando en detalle las sanas orientaciones emprendidas en 1909.

Es decir, que han transcurrido veinticinco años sin que se hiciera nada de provecho en orden a los intereses marítimos nacionales. Un cuarto de siglo muy bien aprovechado por los otros países, que viven de cara al mar, nuestros rivales en el campo de la competencia marítimo-comercial, que así han podido ir desplazando al pabellón español de algunos tráficos que antaño nos resultaban privilegiados. Y ahora hemos de recuperar el terreno perdido, empresa difícil, pero no imposible en absoluto. Los graves problemas planteados por la crisis universal de los negocios marítimos, afrontados con decisión fuera de aquí, se han ido soslayando por los sucesivos Gobiernos españoles, aplazando su solución y hasta su estudio por las vicisitudes políticas, por la falta de estabilidad ministerial y también por la carencia de un plan bien estudiado y hondamente sentido.

El proyecto de ley próximo a someterse al co-

nocimiento y aprobación del Parlamento es de tal amplitud, que puede calificarse de Estatuto de la Marina Mercante. Quizá abarca demasiado en detrimento de su viabilidad cercana.

Porque comprende, como novedades en el cuerpo legal orgánico de la Marina, el establecimiento del Crédito marítimo, que en nuestro concepto es el extremo más importante del proyecto por tratarse del elemento básico de la restauración de nuestra flota comercial; la creación de una red de líneas comerciales regulares subvencionadas, y la implantación de un Estatuto fiscal del buque que compendie y ordene racionalmente todos los tributos y gabelas que afectan al navío en sus funciones de tráfico comercial. Y como reformas de la legislación ya vigente, que dimana de las citadas leyes de 1907 y 1909, figuran en el proyecto un nuevo régimen de primas a la navegación y a la construcción naval y una nueva estructura para los servicios marítimos transoceánicos subvencionados, en colapso por la crisis de la Transatlántica, y para los de Soberanía, que hoy tiene a cargo la Trasmediterránea.

La sola enunciación de los citados puntos que comprende el proyecto de ley basta para que, incluso las personas nada más que someramente iniciadas en las cuestiones marítimas, se hagan cargo de la gran importancia del plan totalitario. Y el análisis de sus distintos apartados demuestra que se trata de un programa muy completo y muy concreto de regeneración de nuestros maltrechos intereses marítimos. Y muy caro también, aunque mucho más oneroso para la economía nacional, resulta el inminente peligro que corren esos intereses de arruinarse de una manera catastrófica y definitiva, si no se pone mano urgentemente en llevar a

la práctica soluciones que puedan remediar la ruina.

El proyecto, de larga y penosa gestación política y burocrática, fué aprobado por el Consejo de Ministros en la última decena del pasado mes de marzo para su ulterior presentación al Parlamento. Aún ha de someterse a una información pública, ha de dictaminarse por la correspondiente Comisión parlamentaria, y, finalmente, ha de discutirse y aprobarse en las Cortes.

Trámites indispensables, pero largos y laboriosos y expuestos a una "varadura" en los escollos de la viciosa política al uso nacional. De todas maneras, hasta que arribe a buen fin, seguramente que experimentará notables variaciones que hay que desear sean en el sentido de mejorarlo.

Por muy de prisa que se recorra su tramitación no es probable que el proyecto convertido en ley pueda promulgarse en la "Gaceta" antes del otoño, de modo que nos queda tiempo para ocuparnos separadamente de sus diferentes extremos en posteriores artículos.

Así como hemos atribuido al establecimiento del Crédito marítimo una importancia básica dentro del plan total, la nueva organización de los servicios trasatlánticos subvencionados también es importantísima en cuanto a la urgencia de su implantación.

Claro está que sin crédito marítimo, sin la posibilidad de que el naviero que haya de construir barcos nuevos disponga de dinero a reducido interés y a largo plazo para el pago de sus construcciones, no hay que forjarse grandes esperanzas en que semejantes barcos se construyan. Pero si las circunstancias lo exigieran, podrían dictarse disposiciones excepcionales de carácter provisional para que el Estado anticipase el capital necesario.

No puede dilatarse más la resolución del grave pleito de los servicios trasatlánticos subvencionados.

Poco a poco han ido desapareciendo las antiguas líneas servidas por la Compañía Trasatlántica: la del Pacífico, vía del canal de Panamá, a las Repúblicas sudamericanas; la de Filipinas por el canal de Suez, y la del Río de la Plata, que actualmente sostiene la casa Ybarra con rango más modesto que el tradicional de la Trasatlántica. Con tales amputaciones de la red de servicios marítimos España-Ultramar ha padecido mucho nuestro prestigio en los países hispano-americanos, mermándose lamentablemente las exportaciones del comercio español a los mismos.

Sólo permanecen subsistentes a cargo de la Trasatlántica las líneas números 1, 3 y 4 del antiguo cuadro de servicios transoceánicos subvencionados,

o sean las de Nueva York, Antillas, Méjico, Venezuela y Colombia. Por su sostenimiento la Compañía percibió del Tesoro nacional en 1933 la cantidad de 1.024.866 pesetas mensuales, no obstante lo cual las pérdidas sufridas en la explotación de dichos servicios durante el pasado año ascienden a cerca de *cuatro millones* de pesetas.

Ello ha motivado que la Trasatlántica denunciara en el mes de enero último el "modus vivendi" concertado con el Estado para 1933. Y el Gobierno, colocado ante el dilema de consentir que desaparecieran esas líneas de navegación o de imponer mayores sacrificios al Erario público, optó por la segunda solución, procediendo al aumento del subsidio mensual a la Compañía, remedio que no es más que un paliativo incapaz de resolver la posición angustiosa de la empresa, que adeuda al Estado más de 100 millones de pesetas (167 millones, según la liquidación del contrato que ha practicado la Comisión nombrada al efecto).

De manera que por una parte está la Compañía agobiada, deseosa de cesar en la explotación de unos servicios cuyos déficit se acrecienta de mes en mes. Y, por otra, el Estado, que no puede consentir que nuestra bandera desaparezca de los mares que bañan las costas de aquellos pueblos que fueron dominios de España, y no está en condiciones tampoco de prolongar sus sacrificios financieros en una financiación estéril. Después de la denuncia del "modus vivendi" por la Compañía Trasatlántica se acordó que siguieran prestándose los servicios con el aumento subvencional durante el primer trimestre del año en curso. Acabó éste y ha sido preciso prorrogar el "modus vivendi" con el aumento de subvención mensual, hasta el 30 de junio próximo. Y es muy probable que sea necesario acordar una nueva prórroga, pues en dicha fecha aún no se habrá convertido en ley el proyecto.

Y eso es lo que en nuestro concepto debía obviarse, desglosando del plan totalitario lo referente a las comunicaciones transoceánicas para ganar tiempo y llegar pronto al establecimiento de una situación clara y definida.

Podrá dilatarse la creación de las nuevas líneas comerciales; la prórroga provisional del actual régimen de primas a la navegación y a la construcción naval sería sensible, pero no implica una necesidad inaplazable; el Estatuto fiscal del buque, muy plausible, tiene asimismo espera, y los servicios de Soberanía se rigen por un contrato en vigor que no hace gran falta modificar. Pero lo de la Trasatlántica, la reorganización radical de las comunicaciones transoceánicas, tanto tiempo diferida, es cuestión ya del momento.

Unas palabras sobre pesca

POR JOSE MOSQUEIRA,

SUBDELEGADO DE PESCA EN LA CORUÑA

Que es efectiva y desconsoladora nuestra actual crisis pesquera, nadie puede dudarlo. No lo dudamos, ni tampoco la dejamos de ver y palpar los contados españoles que sabemos que nuestra segunda riqueza nacional procede del mar. Y no les sucede lo mismo a los otros 18 ó 20 millones restantes de ciudadanos, porque viven de espaldas a él. No lo consideran de más utilidad que como una carretera muy ancha y húmeda por la que los buques se desplazan de unos a otros puertos y de unos a otros continentes, conduciendo correo, carga y pasaje. También saben, aunque sólo sea de oídas o por leerlo en novelas y libros de aventuras, que se muestra terrible e imponente cuando se le hinchan los "morros" durante los temporales, y tampoco desconocen, unos por haberlo disfrutado y los más por oídas, de que en verano es un gran sedante para el que en él se chapuza desde la orilla de alguna playa.

Pues bien, es necesario que se le mire con atención y cariño, ya que en él tenemos un gran filón de riqueza que explotar; no debemos de regatear los medios ni atención, ya que con ello podríamos, en muy poco tiempo, elevarla a la categoría de la riqueza agrícola. Aún no hace cinco años que ya casi consiguió esa categoría.

Desde la creación de la Subsecretaría de la Marina Civil, se le está prestando la atención que se merece. No en balde está al frente de la Inspección General de Pesca, señor tan conocedor y entusiasta de las cuestiones pesqueras y de las necesidades de los pobres pescadores, como es don Luis de Garay.

Se construyen guarda-pescas (cuatro ya están prestando sus servicios); se celebran concursos entre la gente de mar para agentes de Vigilancia de la Pesca, habiendo ya sacado plaza, en fecha reciente 142, que acaban de destinarse a diferentes puertos del litoral y de los archipiélagos canario y balear; se está confeccionando un reglamento de Pesca, libre de influencias políticas y miras particulares, que anulará todas las disposiciones anteriores que, en su mayoría, en vez de regular, desregulaban la pesca. Era un verdadero desbarajuste. En fin, se procura acudir con eficaces medidas en auxilio de la industria pesquera que tan huérfana estuvo siempre de la protección oficial y de la opinión pública. Y no puede considerarse ya por más tiempo como la Cenicienta de nuestras industrias,

la que nos ocupa, ya que tuvo años de aportar quinientos millones de pesetas a nuestra Economía nacional. Y todo ello con sólo el titánico esfuerzo de los armadores.

Sirvan estas cuatro líneas como prólogo. Por hay basta. Sin embargo, no quiero terminar sin antes hacer constar que nuestra actual y desconsoladora crisis pesquera, no sólo dimana de la escasez de peces, sino que también de las gabelas que sobre ella pesan, y que debían de terminar. Dos crisis parciales que, unidas, forman la *total crisis de la muy importante industria pesquera*.



NUESTRA PORTADA

Modernísima grúa de cinco toneladas de potencia instalada en los cargaderos de carbón del puerto de Emdem (Alemania)

Las tendencias modernas de construcción en el último Salón Náutico de París

POR R. A. GOSSAUER, INGENIERO DE LA ESCUELA POLITÉCNICA FEDERAL DE ZURICH

Nuevamente se ha celebrado en París el Salón Náutico, donde cada año se esfuerza en dar al público la ocasión de conocer y apreciar mejor todo lo concerniente al material de navegación y sus accesorios.

En las exposiciones anteriores se ha podido observar principalmente las tendencias siguientes, resultado de dos preocupaciones esenciales; a saber: *ligereza e inoxidabilidad*.

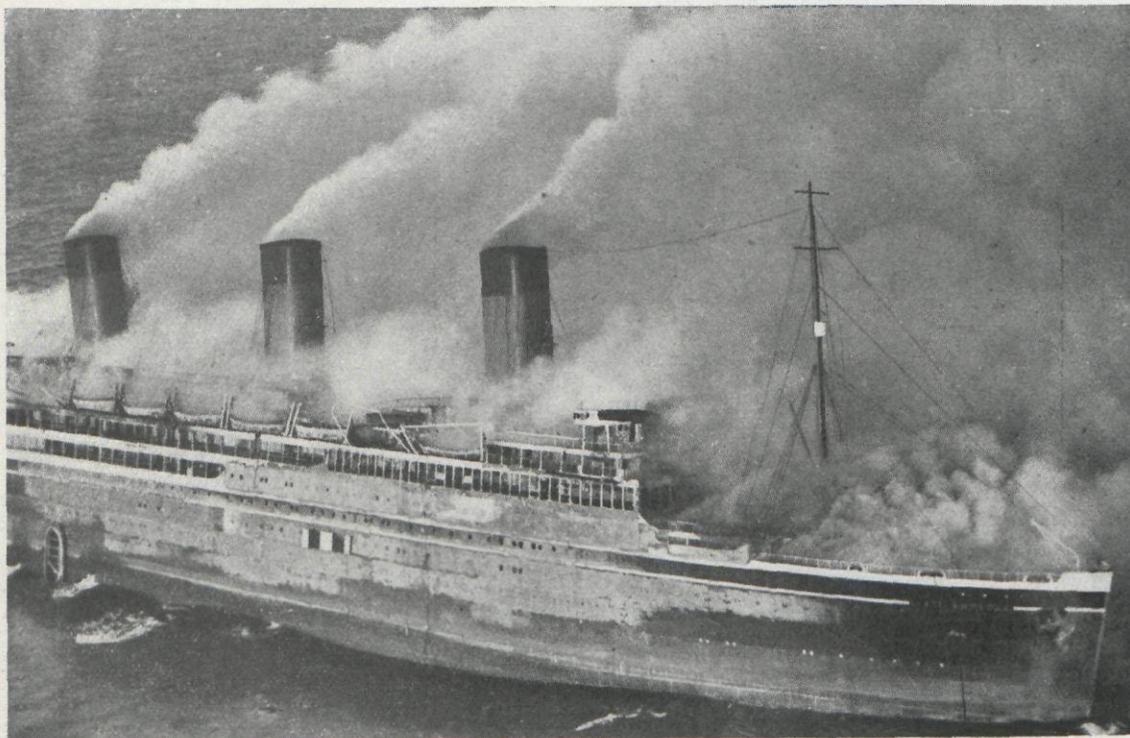
En la actualidad se ha puesto de manifiesto una tercera preocupación, considerada por fin esencial por los Centros marítimos: la de la *seguridad*.

En efecto, quién no recuerda los siniestros del "Georges-Philippa" y del "Atlantique", donde pudieron comprobarse en toda su magnitud las consecuencias trágicas que puede traer consigo un incendio a bordo.

Y antes de ellos, cuántos otros de todas las Marinas Mercantes del mundo han pagado por sus navíos los más nuevos y los más lujosos el precio del

error fundamental en la concepción de su arreglo interior. Digo error ya que es increíble los millares de metros cúbicos de madera acumulados en el casco de un buque, las enormes cantidades de traviesas de madera blanca resinosa sobre las cuales descansan los entarimados, las escaleras de madera, los muebles de madera de lujo, los paneles de corcho, las toneladas de barniz repartidas sobre este conjunto y los millares de metros cuadrados de contrachapado. Todo enteramente combustible, a despecho de lo que se pretende y según lo han demostrado los resultados de las visitas efectuadas en cualquier buque incendiado, donde toda la madera, hasta la más pequeña parte, ha sido reducida a cenizas mientras que tan sólo subsistían los soportes metálicos.

Está muy bien el estar equipado para apagar el fuego, el utilizar algunas separaciones transversales del navío formadas por tabiques estancos como tabiques antifuego. Igualmente el colocar



Vista aérea del incendio del "Atlantique"

cerca del puente de mando baterías de gases inertes (nitrógeno o ácido carbónico) y de baterías de espuma extintora para sofocar el fuego en los entrepuentes, en las sentinas de las bodegas y en los pañoles. Finalmente, está bien disponer en los pasillos de puestos de incendio lo suficientemente cercanos, con una manguera de agua y uno o dos extintores; asimismo instalar aparatos con dispositivos de señales y de llamada y un sistema detector de humos; organizar, sobre todo, un personal especializado y disciplinado para intervenir en momento oportuno. Sin embargo, todo esto no es suficiente para garantizar la seguridad. Mucho más que combatir el fuego, hay que buscar en evitarlo.

A bordo de un buque debería haber tan sólo el mínimo indispensable de materiales combustibles, y en particular de madera.

Es bien evidente que, cuando acaba de efectuarse la botadura de un buque, todavía no está equipado, componiéndose tan sólo de una estructura completamente metálica, es decir, que es verdaderamente incombustible. Sin embargo, en este estado no presenta sino un tercio aproximadamente de su tonelaje definitivo, por ejemplo, unas 10.000 toneladas sobre 28.000, ó 20 a 25.000 toneladas sobre los buques de 60.000 toneladas. Las partes metálicas, la maquinaria, las tuberías, el utillaje y los abastecimientos figuran como parte importante en el complemento. No obstante, es un hecho incontestable que *la parte de los materiales combustibles, particularmente la madera, sea extraordinaria*: alcanza fácilmente la cuarta parte del tonelaje del barco. Puede uno imaginarse, pues, lo que, como alimento de una formidable hoguera, representan 5 a 10.000 toneladas de madera repartida sobre 50, 100, 200.000 metros cuadrados de superficie de aire.

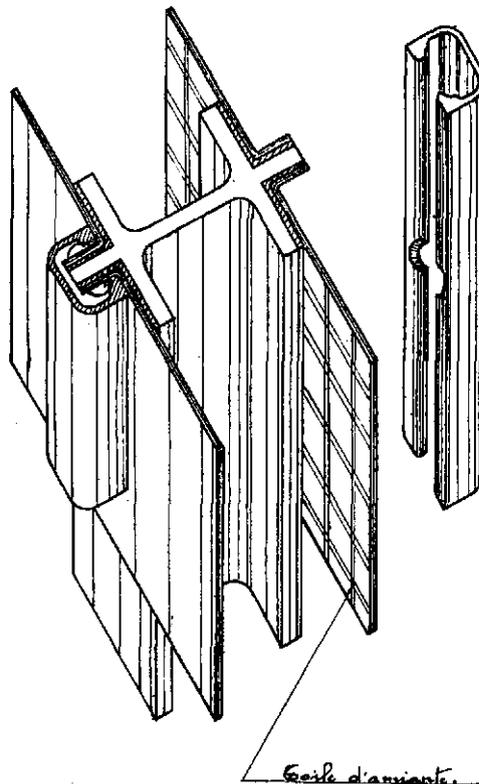
Los organizadores del Salón han consagrado, por lo tanto y con razón, una sección especial referente a la seguridad en los buques, habiendo confiado su preparación al Sr. Oliver Quéant, bien conocido en la Prensa marítima.

Es la protección contra el fuego la que legítimamente ha dominado en la obtención de nuevas garantías de seguridad, y es de notar con satisfacción que el orden lógico de las ideas directrices ha sido, por fin, reconocido: PRIMERAMENTE, LA SEGURIDAD; EL LUJO Y EL CONFORT, DESPUES.

No es incumbencia de este artículo examinar todas las presentaciones que marcan incontestablemente un gran esfuerzo en la mejora de las condiciones actuales de navegación desde el punto de vista de protección contra el incendio, y a las cuales, en parte, ya me he referido antes, a saber: igni-

fugación de las maderas, intervención del amiento u otras materias incombustibles, instalaciones de señales de un principio de incendio, detección de los humos, aparatos de extinción, organización de vigilancia y creación de un servicio especial de marineros-bomberos, etc...

Es cierto que todos estos elementos han de cum-

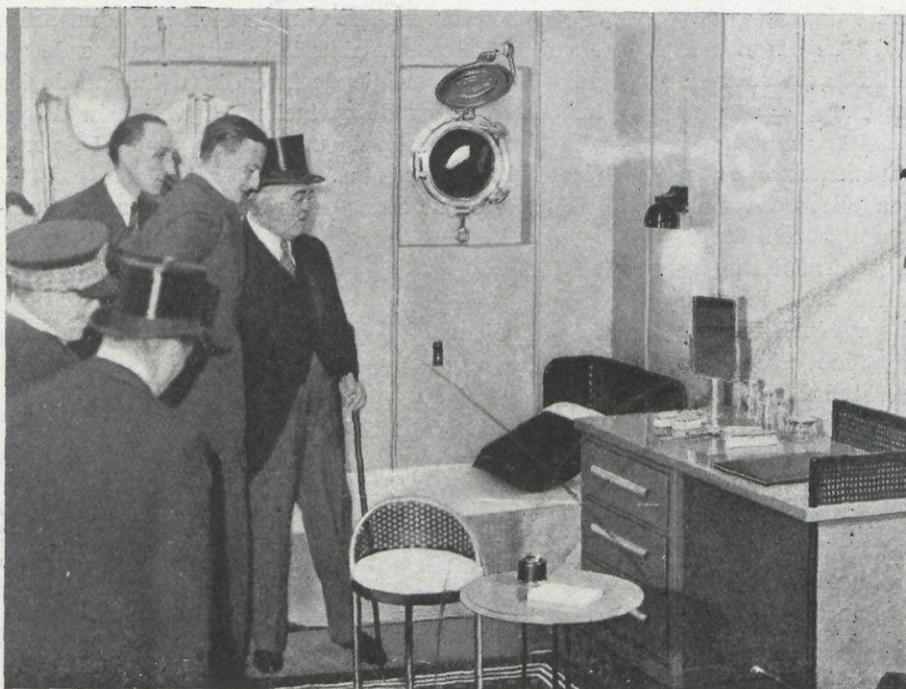


Detalle del montaje del tabique en el camarote "Studal"

plir su cometido y, por tanto, se debe estimular el trabajo muy interesante de organización al cual corresponden.

Sin embargo, una observación se impone imparcialmente. Estos elementos de protección cooperan en dar una seguridad relativa, retardando o combatiendo la propagación del fuego. Sólo una disposición interior metálica puede proporcionar la seguridad completa, no sacrificando más al posible comienzo de un incendio ningún elemento del buque, aunque sólo fuese un camarote.

Conviene felicitar a la Sociedad Studal por haber querido figurar en esta Sección de la seguridad en el Salón Náutico, presentando el tipo de construcción de tabique metálico para camarote. Con el fin de demostrar el principal objeto de esta presenta-



Camarote incombustible de aleación ligera presentado por la Sociedad "Studal"

ción, dicha Sociedad ha acompañado sus modelos de dibujos explicativos referentes al montaje.

En otro "stand" importante y muy evocador, el de L'Aluminium Française, las otras dos preocupaciones interesando a la Marina, a saber: ligereza e inoxidabilidad, están reivindicadas por las aleaciones ligeras.

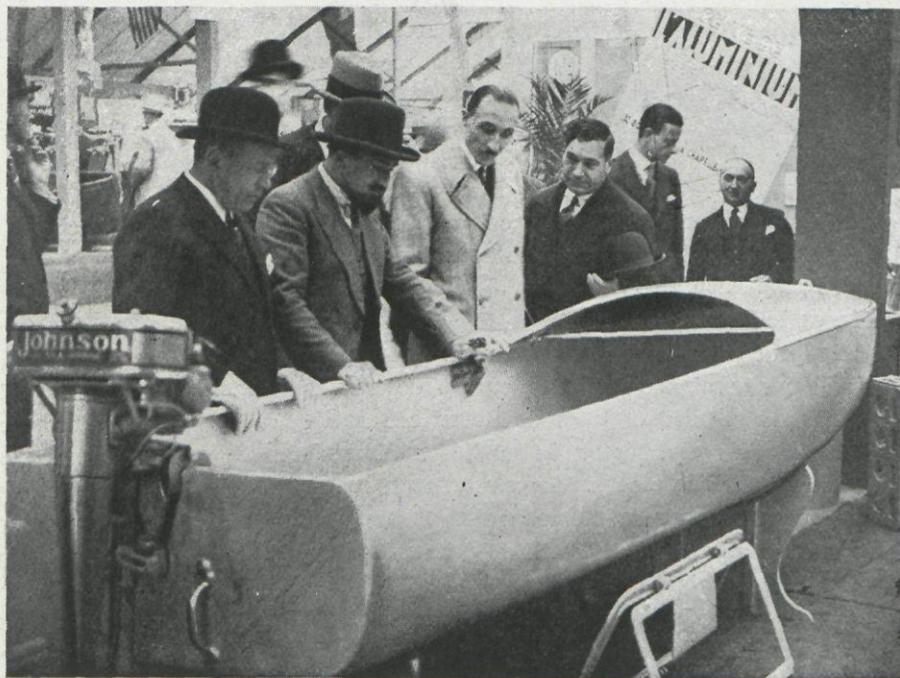
En un entrepuente, limitado por una barandilla con cenefa de tela metálica de duraluminio fabricado por los Etablissements Langel et Renouard, podían verse diversos agrupamientos de piezas en aleación ligera correspondiendo a empleos ya corrientes en la Marina, particularmente en la Marina Militar:

Piezas colocadas de grandes dimensiones presentadas por Fonderies Montupet, Fonderies et Forges de Crans, Fonderies Debard, Fonderies de Nanterre et de Lyon.

Piezas diversas de "thalassal" (el "thalassal" es una aleación de aluminio en cierto grado resistente al agua del mar y a las brumas), en particular para todos los soportes metálicos fijados sobre las embarcaciones, procedentes de Fonderies des Etablissements Jules Cocard. A más de estas piezas colocadas figuran muestras variadas de "thalassal" laminado por L'Aluminium Française; finalmente, una envoltura para canalizaciones eléctricas en cinta de "thalassal", del tipo "tubo rápido", de los Etablissements Muller et Cie.

Elementos variados de chapas y perfilados de duraluminio, tales como pinturas diversas, oxidación anódica, galvanizado, etc...

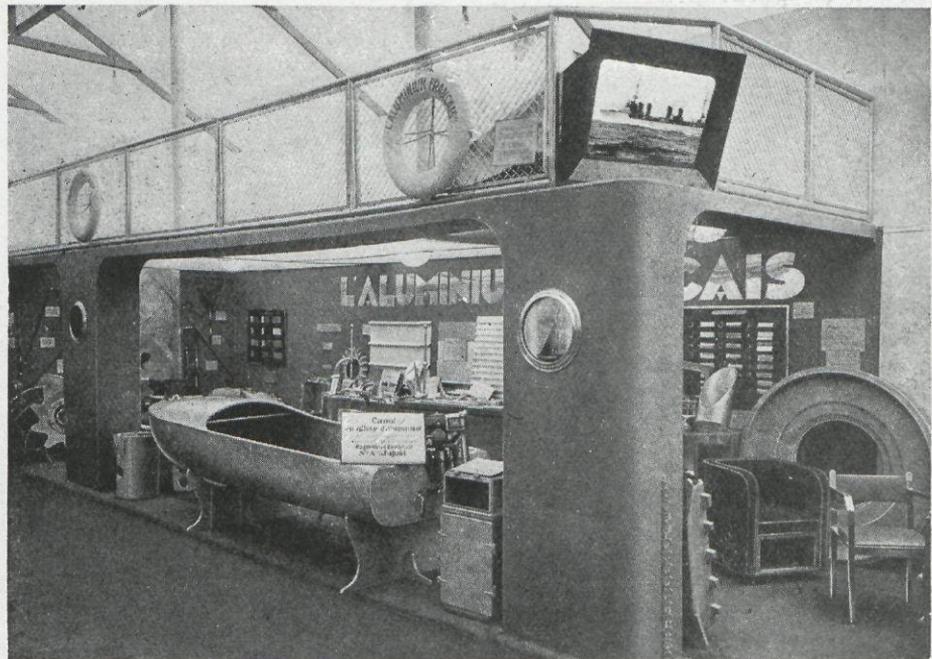
Como ejemplo de algunas de las piezas ya corrientemente fabricadas en aleación ligera por los astilleros, podían verse conductos de ventilación, goterones y armaduras de portillos de los Chantiers



Conoa de aleación ligera construída por la casa Paquette y Breteau

de Penhoët, en Saint Nazaire, así como de los Etablissements Bouriaud frères, de Nantes.

En el mismo "stand" de L'Aluminium Française debe aún citarse una magnífica canoa construída por Paquette et Breteau en aleación de aluminio de 7 por 100 de magnesio, cuya especial resistencia a la corrosión por el agua del mar ha sido reconocida. Esta canoa estaba equipada con un motor "out-board" Johnson, de aleación ligera. Por último, figuraba una canoa plegable prevista para dos remeros, con armazón y accesorios de duraluminio, de construcción francesa Sachs.



"Stand" de la Sociedad "L'Aluminium Française"

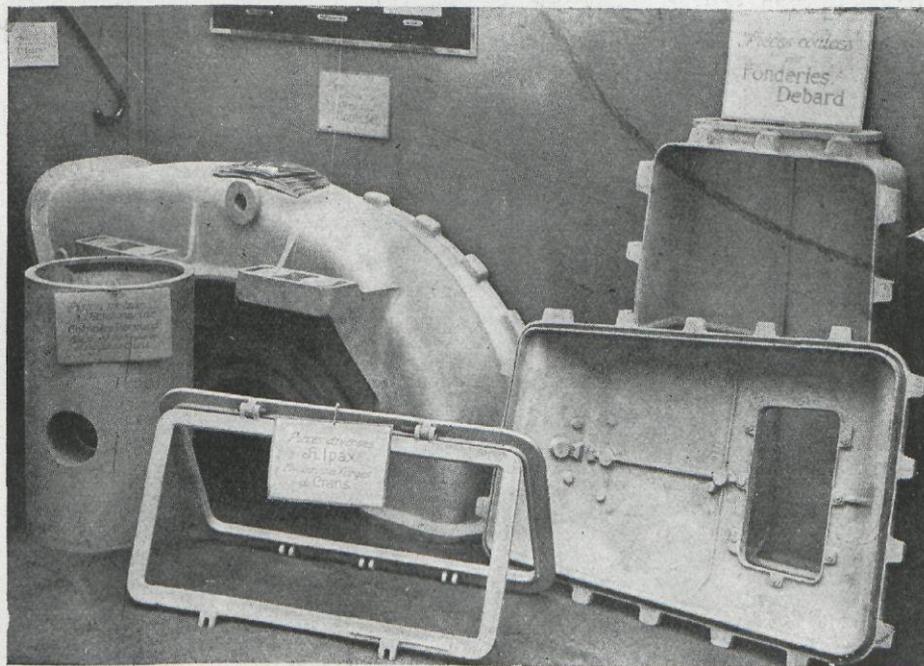
El material de cocina de aluminio, para buques, era presentado por Manufacture Métallurgique de Tournus, la cual ha hecho apreciar sus ventajas en numerosos navíos.

Asimismo, el mobiliario del "stand" llamaba particularmente la atención. Su matiz verde, sobre el cual brillaban las partes metálicas aparentes, ser-

vía de revestimiento a una construcción íntegramente metálica de duraluminio procedente de los Etablissements Nusbaumer et Cie., en Tours, los cuales prosiguen sus esfuerzos meritorios para el desarrollo de las aplicaciones del mobiliario metálico, que tanto auge alcanza actualmente.

La protección de todo lo perteneciente a las camas contra los riesgos de incendios es un punto muy importante. A más de la ignifugación de las telas, resulta muy conveniente el empleo de camas metálicas, somiers metálicos flexibles y confortables; finalmente, armazones soportes metálicos para somiers. A este último respecto hay que señalar el armazón de aleación presentado por la casa Simmons.

El aligeramiento de los motores en la marina es una necesidad cada día más evidente. A este respecto hay que notar que por caminos diferentes los transportes marítimos y los transportes terrestres se orientan hacia la misma solución que se im-



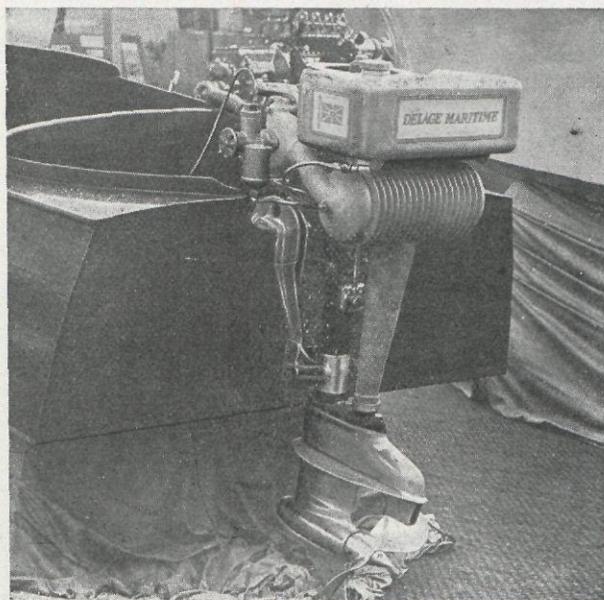
Piezas de fundición colada de aluminio para la Marina, procedentes de Fonderies Montupet, Fonderies Debard y Forges de Crans



Piezas de thalassal para equipo de las embarcaciones

pone, es decir, el empleo del motor más ligero, ocupando el menor espacio y siempre más potente, ya que toda ganancia en la velocidad de transporte se traduce por un beneficio.

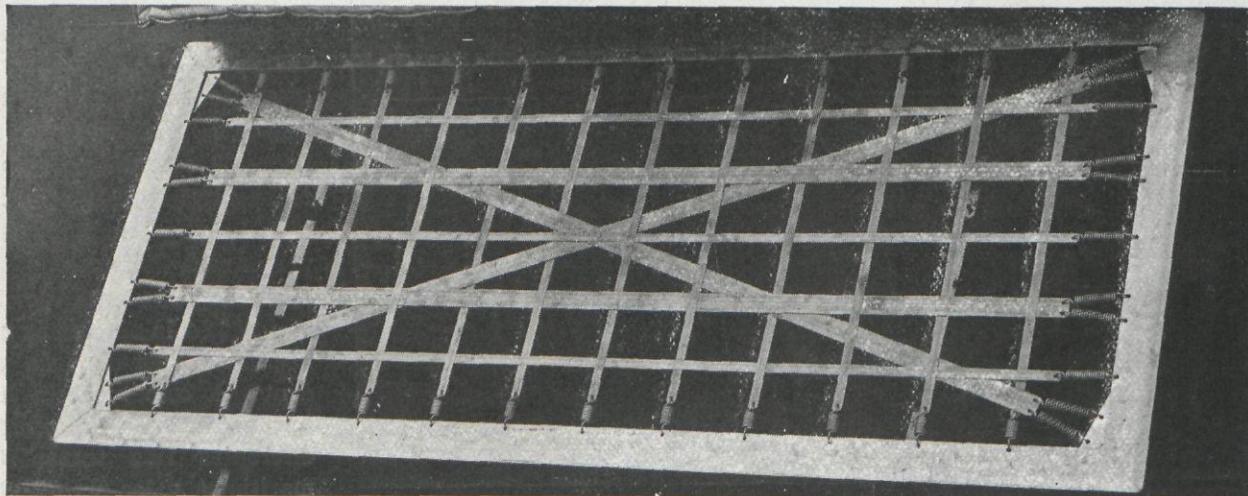
Así, pues, si el aligeramiento es una seria ven-



Motor "Outboard" de aleación ligera, de la casa "Delage-Maritime".

taja para los motores fijos, tales como los motores Diesel, es evidente que adquiriera una importancia primordial para los motores amovibles, en particular para los propulsores "outboard" de las embarcaciones. Como siempre, el Salón Náutico ofrecía la ocasión de ver, en esta orientación, múltiples aplicaciones generalizadas de las aleaciones ligeras. Numerosas marcas han presentado una verdadera exposición de piezas en aleación ligera para todo el conjunto de sus motores.

Referente a las embarcaciones mismas hay que retener tan sólo la extensión de las canoas plega-



Somier metálico "Simmoul" de aleación ligera para la Marina.

bles, que encuentran hoy día gran aceptación. Fuera de las perspectivas ofrecidas en este caso por la substitución de la aleación ligera a la madera para la obtención de armaduras ligeras, fácilmente plegables, desmontables y más resistentes, hay que notar la generalización del empleo, ya muy corriente, de pequeños timones de aluminio. En lo que se refiere a la envoltura misma, la marca Berger hace un empleo muy juicioso del revestimiento, o, mejor dicho, de la incorporación del polvo de aluminio en

su nueva envoltura de caucho de siete capas; esta disposición, según hace observar justamente el constructor, presenta la ventaja de neutralizar al máximo los rayos ultravioleta, perjudiciales a la contiene en toda clase de accesorios.

servación del caucho. En resumidas cuentas, el éxito que nuevamente obtuvo este VIII Salón Náutico ha demostrado una vez más la aceptación, cada día más creciente, que van adquiriendo las aleaciones ligeras en las construcciones navales y la importancia que

Nuevos servicios en los puertos pesqueros

POR ANTONIO GARELLY

INGENIERO DIRECTOR DEL GRUPO DE PUERTOS DE SANTANDER

Una de las instalaciones que prestan mayor servicio en los puertos pesqueros y del que carecían la casi totalidad de ellos, por lo menos los afectos a este Grupo de Puertos de Santander, es la referente a grúas.

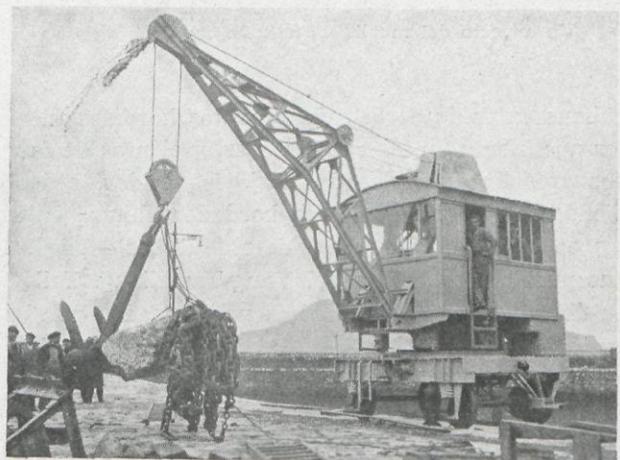
Sabido es que aunque este servicio de grúa no es utilizado corrientemente durante el transcurso del año por los armadores, en cambio, en las épocas próximas a la costera, en que precisan preparar sus embarcaciones sacando las calderas y máquinas, es de suma utilidad, como lo demuestra el hecho de que gran número de vapores tenían que marchar a puertos vecinos donde está instalada alguna grúa, para hacer en él las reparaciones de sus calderas, con grave perjuicio económico, no sólo para sus intereses, sino que también afectaba a los talleres metalúrgicos del puerto que, pudiendo realizar esas reparaciones, se ven privados de ellas por no disponer de elementos de descarga.

Tenemos ya instaladas dos grúas en los puertos extremos de las zonas oriental y occidental y ahora recientemente acabamos de poner en servicio la instalada en el puerto de Laredo, que se muestra en la fotografía, y que ha sido construída en los talleres de E. Grasset. Su potencia es de cinco toneladas con el radio de alcance máximo de seis metros; todos los mecanismos de elevación, giro y traslación son movidos a mano, dispuestos en forma conveniente para su más fácil manejo y mínimo esfuerzo posible.

Esta instalación en sí tiene escasa importancia, y no merecería citarse; pero si se considera que está destinada a un puerto pesquero y para el servicio de pescadores, es digna de que sea conocida, pues

aunque la nueva grúa sea tan modesta, que ha de maniobrarse a mano, viene a cumplir una misión muy interesante, cual es la de libertar a los pescadores de las fatigosas faenas que han de realizar en el puerto después de regresar de un trabajo durísimo.

Hasta ahora los puertos pesqueros en España es-



Grúa instalada en el puerto de Laredo (Santander) para el servicio de los pescadores

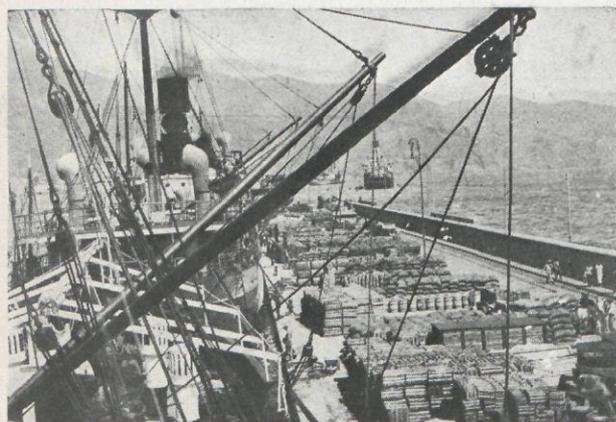
taban exentos de todo utillaje para favorecer las operaciones; pero la práctica va demostrando la conveniencia de establecerlo y su explotación ha de ser remuneradora, prestando además excelentes servicios a la industria pesquera, que no hay que olvidar que es una de las importantes y de cuyo desarrollo puede esperarse un gran aumento en la riqueza nacional.

DESDE CANARIAS

Una puerta del mundo

POR JOSE ANTONIO RIAL

Sobre los muelles, altas pirámides de blanca madera procedente de Finlandia, que pese a la larga estadía en la negra sentina de un buque sueco aún huele a bosque; huacales que encierran en coloridos frutos el ardor de trópico; barriles de aguardiente



Un aspecto del muelle de Santa Cruz de Tenerife

cubano extraído de la caña para los hombres fuertes que labran en las plantaciones, y cientos de fardos apiñados u ordenados bajo los toldos, conteniendo la policromía de los bordados chinos, sutiles, como hechos por manos de seda de las doncellas que pueblan las orillas del Yang-Tae-Kiang. Tallas en ébano o en marfil, tapices policromados por la fantasía de los artífices del Bósforo y miles de baratijas de todas las zonas y de todos los puntos cardinales.

Este gran malecón, esta muralla artificial, que ha tornado la resaca espumosa que se estrellaba contra el basalto escalonado de las rompientes, en estática balsa, lámina de plata en la que se reflejan los panzudos cascos que se mantienen apandados a su arista, tensos los cabos, mientras el ancla duerme bajo las aguas transparentes, pleno de maravillosas mercancías y de extraños cargamentos termina en una baliza roja, en una luz que es mensaje fraternal en la noche, condecoración de fuego con que se marcan los hermanos de la sagrada cofradía del mar y que corresponde con el babor también

cárdeno de los buques de recalada. Y esta baliza roja señala un puerto, una ensenada marcada en las cartas marinas que es para todos los buques, bien sean de tonelaje y procedan de América, de cabotaje o pesqueros: Santa Cruz de Tenerife.

Por esta puerta del mundo, abierta al tráfico marítimo penetran juntos con las más exóticas mercancías, los más extraños personajes, los más raros conjuntos. Lo más altivo del mundo de las finanzas, cuyo talonario de cheques es un libro de fábulas maravillosas, viaja en compañía del tahir que hace juegos malabares con los naipes, y al lado de la personalidad política, la dama caprichosa que cruza el enrejado de paralelos y meridianos en busca de sensaciones. Todos se detienen en esta gran posada, enclavada en la ruta que une dos mundos.

Han cruzado el Atlántico y se han detenido en este mesón donde abreven las naves el combustible líquido que alimenta sus hornos, inmenso estómago del buque, magníficos paquebotes, en cuyos salones se habla la jergonza de todos los puertos, donde entre la algarabía de sonidos extraños y el abi-



El presidente Alvear, preso a bordo del transporte argentino "Pampa"

garrado de las diversas razas, sobresale un rey de los aceros o una estrella de la pantalla. Los viajeros han pasado raudos las vías de la ciudad, en la cinta brillante de níquel y esmalte de los automóvi-

les. El nativo les ha contemplado curioso; pero la caravana cruzó veloz a la ida y volvió al atardecer escudada en el parabrisas del "turismo".

Ya en la cubierta del paquebote, se despidió a los acordes de un vals bailado sobre el fresco madera-



Artistas de la "Ufa" en el vapor "Monte Ossorio", a su llegada a Santa Cruz

men de los puentes, en el que marcó extraños giros, bajo la tenue claridad verdosa de un crepúsculo tropical, y se alejó llevando como remembranza de todas las sensaciones del día: bailes, excursiones, paisajes, un "cocktail" de luz y música. La ciudad tampoco experimentó una impresión mayor que la que produce un torbellino que cruza alterando momentáneamente la paz recoleta. Y así todos los días, cuando al amanecer se delinean sobre las aguas azules de la bahía, los planos de luz de los corredores de un gran "steamer".

Pero esta primavera ha comenzado gloriosamente para este puerto enclavado en la ruta atlántica; la gran posada ha recibido a tres huéspedes que no

han dejado como recuerdo la nota frívola de su cruce ruidoso, sino algo que ha poblado de imágenes y sensaciones al alma del insular.

Y ha sido primero un huésped triste; el presidente Alvear, preso a bordo del transporte argentino "Pampa", en viaje hacia el destierro; hacia otro continente, que es otro mundo distinto donde es sólo un vencido.

Más tarde ha irrumpido en el puerto una comisión presidida por un español ilustre, Alvarez del Vayo, procedente de América, donde ha llevado a cabo una misión de paz.

Y últimamente son nuestros visitantes, estos embajadores de Cinelandia, que con la cámara al hombro y en nombre de los estudios de la "Ufa", vienen a hacer acopio de la luminosidad y el colorido del trópico para iluminar sus producciones rodadas en el septentrión gris.

Y Santa Cruz, que ha visto cruzar ante su baliza roja el tráfico de cien trasatlánticos cuajados de maravillas, con la indiferencia que produce el cosmopolitismo de las estaciones de tránsito, se ha tornado íntima, se ha empequeñecido, estrechado el círculo de sus charlas y de sus rumores, para adensar el perfume de los "souvenir" que dejan en la capital estos gratos visitantes de unos días, de unas horas o de unos instantes.

NUESTRO PROXIMO NUMERO

Entre otros originales e informaciones de interés se publicarán en nuestro próximo número los siguientes artículos:

LA ZONA FRANCA DEL PUERTO DE BARCELONA, por José Miralles, ingeniero de Caminos.—Segunda parte del interesante artículo que publicamos en este número dedicado a la construcción de las obras.

LA MARINA MERCANTE A TRAVES DE LA HISTORIA, por F. Fariña, del Cuerpo Jurídico de la Armada, y T. Olondo, de la Subsecretaría de la Marina Civil.

APARATO AUTOMATICO PARA CAPTAR SEÑALES DE SOCORRO, por el Dr. Ing. Imre Ehrenstein.

LA PERLA NATURAL - NATURAL Y LA PERLA NATURAL - CULTIVADA, por Santiago Marferrer y Cantó.

La organización de puertos en Suecia

El número total de puertos suecos se superior a 600, aunque en su mayor parte son pequeños y no tienen más que un carácter local; únicamente se toman en consideración oficialmente aquéllos que tienen tarifas de carga y descarga aprobadas por el Gobierno, eleván-

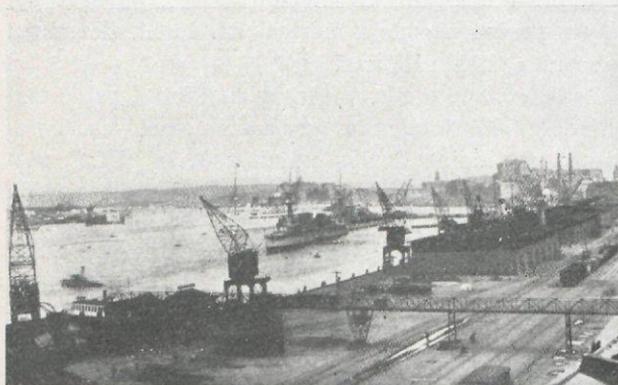


Figura 1.ª.—Puerto de Gothemburgo.

dose éstos a 140, en los que se comprenden todos los puertos de comercio de cierta importancia.

Entre los puertos comerciales existen 40 en los que las entradas y salidas de buques es superior a 200.000 toneladas de registro bruto por año; 14 tienen una frecuentación superior a un millón de toneladas. Los dos puertos más importantes son Gothemburgo y Stockolmo, que tienen una frecuentación de 12 millones de toneladas.

Propiedad de los puertos.

Salvo muy pocas excepciones, el Estado sueco no posee puertos. También son una excepción los puertos de propiedad particular. Entre los puertos de frecuentación superior a 20.000 toneladas, tres son de propiedad privada; sólo uno de los de la categoría superior a un millón de toneladas pertenece a esta categoría. Por otra parte, los puertos particulares dependen en general de Empresas y su organización no presenta interés general.

La mayor parte de los puertos pertenecen a los Municipios de los territorios en que están establecidos, tanto los pequeños como los más importantes, a excepción de los casos mencionados más arriba.

De una manera general puede afirmarse que la gestión de los Municipios en la organización portuaria ha dado en Suecia buen resultado. También puede afirmarse que las autoridades municipales saben apreciar la importancia de disponer de puertos bien equipados y

bien explotados con tarifas y arbitrios reducidos. La consideración de estos extremos lleva consigo, en muchos casos, grandes sacrificios económicos por parte de los Ayuntamientos.

Consejo de administración de puertos.

La administración de cada uno de los principales puertos municipales está confiada a un Consejo de administración, cuyos miembros, salvo algunas excepciones, son nombrados por el Consejo municipal. En algunos casos, cuando el puerto es de interés general, e' Gobierno designa un delegado para representarle en el Consejo de administración. Hay también casos en que la Cámara de Comercio local designa uno o dos miembros. Pero en todos, la mayoría de los vocales son nombrados por el Consejo municipal.

El Consejo de administración del puerto está bajo la dependencia directa del Consejo municipal, quien da instrucciones que en ciertos casos han de someterse a la aprobación del Gobierno, así como las tarifas y arbitrios de la explotación.

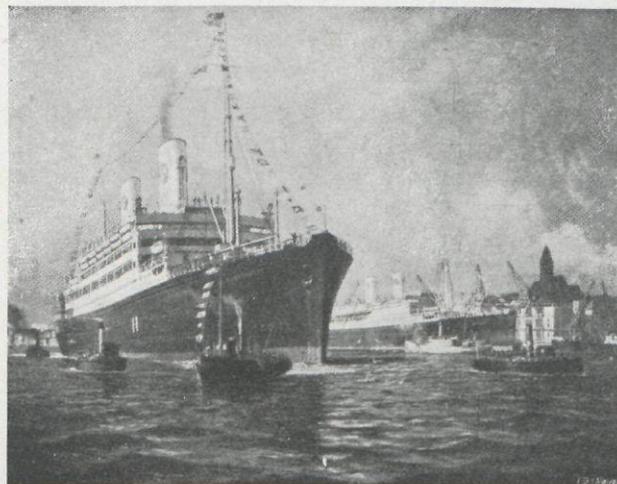


Figura 2.ª.—Puerto de Gothemburgo. En el centro, el buque "Kungsholm".

Los reglamentos porque han de regirse los puertos en su uso y explotación han de ser aprobados por el gobernador provincial.

Atribuciones de la autoridad del puerto.

Las atribuciones de la autoridad del puerto comprenden principalmente: la gestión y control del funciona-

miento del puerto, la percepción de toda clase de arbitrios, la organización de la contabilidad, la construcción y conservación del puerto y la explotación del utillaje.

La autoridad del puerto explota las grúas directamente, pero no interviene en ninguna otra operación comercial; así, el servicio de remolcadores, el atraque de buques, el transporte y almacenaje de mercancías, etcétera, lo efectúan empresas particulares. El tráfico de ferrocarriles por los puertos es del dominio de las Compañías o del Estado, según la entidad que haga el resto de la explotación.

Las atribuciones de la autoridad del puerto se divide en tres departamentos: el que corresponde al capitán del puerto, el de recaudación y contabilidad y el departamento técnico.

El trabajo técnico se confía a un ingeniero municipal, que además es frecuente que tenga otros servicios también técnicos y municipales; pero aun en este caso, para todo lo que se relacione con el puerto, el ingenie-

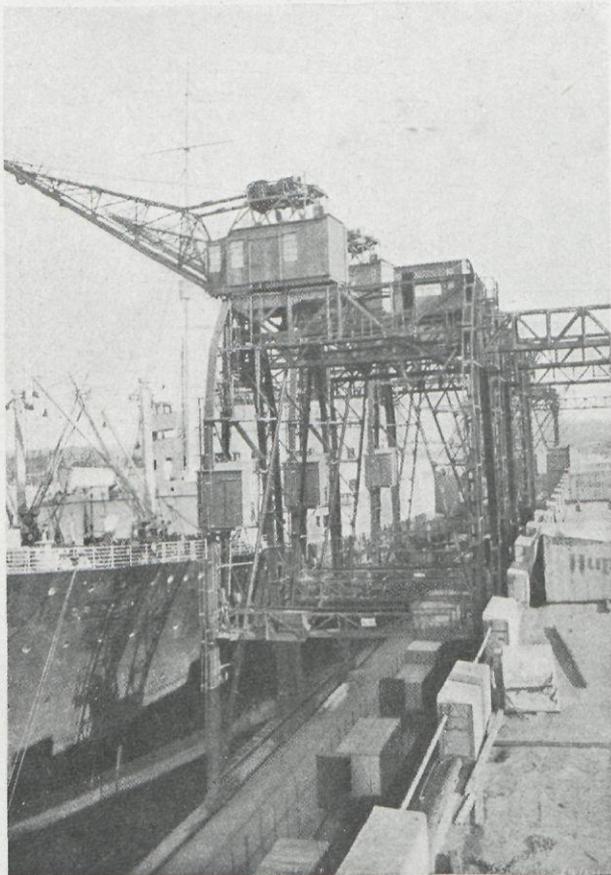


Figura 3.^a—Detalle del utillaje del puerto de Gothenburgo.

ro depende exclusivamente del Consejo de administración.

El capitán del puerto, con ayuda de sus auxiliares, asume la gestión y el control de la navegación en el puerto y señala los puestos de atraque para los buques

en los muelles o boyas de amarre. Es el jefe de los prácticos del puerto. Señala dónde y cómo se han de depositar las mercancías en los muelles y tinglados. Tiene la obligación de hacer cumplir los reglamentos;



Figura 4.^a—Puerto de Stockolmo. En él, de izquierda a derecha, los buques "Carinthia", "Cop Polonia" y "Calgaric".

pero las funciones de policía propiamente dicha corresponden a la policía de la ciudad. En el ejercicio de su cargo se entiende con todas las empresas que actúan en el puerto, especialmente con las Compañías o autoridades ferroviarias para lo que se refiere al movimiento de vagones en los muelles y con el departamento de grúas para el reparto de éstas, según las necesidades del servicio.

El departamento de recaudación y contabilidad tiene a su cargo cuanto se refiere a tarifas y arbitrios, así como la percepción de estos derechos y de cualquier clase de ingresos que tenga el puerto; es también el que realiza toda clase de pagos.

La contabilidad y el control financiero que son totalmente independientes de la municipal, se centralizan en este negociado, así como cuanto se refiere a concesiones o alquileres de terrenos o edificios que el puerto posea. Es también de su incumbencia la adquisición y almacenaje de cuantos aprovisionamientos se precisen tanto para la conservación como para la explotación.

El departamento técnico tiene a su cargo la construcción y conservación de todas las obras del puerto y las del utillaje, estando todo ello bajo la dirección de un ingeniero jefe. Los servicios de este negociado se dividen en varias secciones, tales como oficina de delineación, de obras nuevas, de conservación, de dragados, de alumbrado marítimo, talleres y astilleros navales; al frente de cada una está un ingeniero.

Los jefes de cada uno de los tres departamentos indicados gozan de una autoridad equivalente y actúan con independencia, bajo el control directo del Consejo de administración, que es el que resuelve en definitiva las cuestiones.

Esta organización general de los puertos suecos está modificada para los tres de más importancia, pues en ellos existe un director general, que es el jefe de toda



Figura 5.ª.—Muelles del puerto de Stockolmo.

clase de servicios y el que está en relación con el Consejo de administración para toda clase de asuntos; además, en estos puertos el Consejo tiene un secretario para cuestiones jurídicas, que actúa además como abogado.

Obras nuevas y conservación.

Cuando la importancia de las obras a ejecutar lo requiere se constituye un Comité especial, independiente

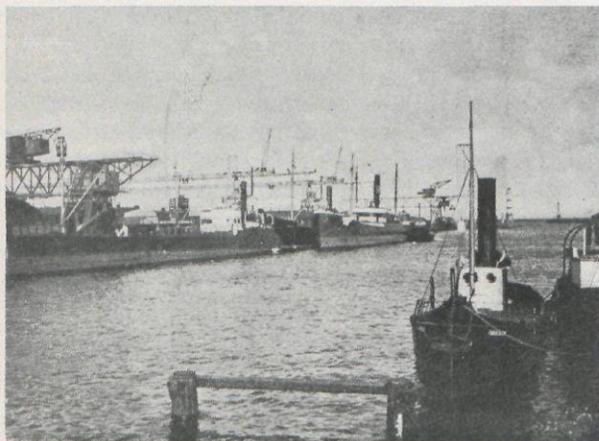


Figura 6.ª.—Vista de la parte central del puerto de Malmiö.

del Consejo de administración, que es el encargado de estudio y ejecución de los trabajos, y en los casos en que esta facultad se confiere al mismo Consejo, es fre-

cuente que en su seno se forme una organización especial para estos fines.

En los grandes puertos las obras nuevas se ejecutan generalmente por administración, a la que aportan su colaboración cada una de las secciones ya constituidas, es decir, que si en aquéllas hay dragados los ejecuta la sección que a esto se dedica; la construcción de la maquinaria auxiliar, así como las reparaciones se efectúan en los talleres, etc.

La conservación de las obras se reparte entre diversas subdirecciones: una para los muelles, pavimento, vías, edificios; otra para dragados, faros, duques de alba, puestos de amarre; otra para las reparaciones mecánicas, etc. Cada una está dirigida por un ingeniero con el auxilio de contramaestres. La mayor parte de estos trabajos se hacen con obreros fijos al servicio del puerto. Los grandes poseen también diques secos para la reparación de las dragas, remolcadores, ganguiles y ta-



Figura 7.ª.—Puerto de Norrköping.

lleres para la reparación de toda clase de máquinas, en los cuales a veces se construyen los elementos necesarios para las obras.

Explotación.

De la explotación del utillaje se encarga un ingeniero especializado bajo las órdenes del ingeniero jefe, el que es responsable de la adquisición, funcionamiento y conservación de todos los elementos de que dispone el puerto, disponiendo de los talleres necesarios para las reparaciones. Cuando los mecánicos de las grúas u otros elementos no tienen ocupación en ello, se les dedica a trabajos de reparación en los talleres.

La contabilidad del utillaje es independiente de la de las obras nuevas o de conservación, para llegar a conocer su rendimiento económico, con arreglo al que se establecen las tarifas.

BIBLIOGRAFIA

HISTOIRE GENERALE DE LA NAVIGATION DU XV^e AU XX^e SIECLE, por F. Marguet, capitán de buque, laureado por el Instituto y por la Sociedad Geográfica.— Un volumen en rústica de 306 páginas, editado por la Société d'Editions Geographiques, Maritimes et Coloniales de París (Boulevard Saint Germain, 184).

El autor de este libro es bien conocido como historiador de la Navegación, por haber publicado anteriormente otra obra titulada "Histoire de la Longitude a le Mer au XVIII^e siècle en France", que tuvo un gran éxito.

Consta este nuevo libro de once capítulos. Dedicó el primero a los orígenes y diferentes aspectos de los temas que más adelante desarrolla con una breve reseña de los hechos más salientes de la navegación de altura. En el capítulo segundo estudia, a través de los cinco últimos siglos, los elementos y el cálculo de la estima, terminando con la exposición de los resultados que se han ido obteniendo con los distintos sistemas. El capítulo tercero está dedicado al Acta de 1714, votada en el Parlamento de Londres relativa a premiar a los descubridores de la longitud de 1.º, al premio Rouillé y a la Oficina de Longitudes de Francia.

Se dedica el capítulo cuarto al progreso de la estima y a la Mecometría de l'Aimant; el quinto a la determinación de la latitud y de la hora local; en el sexto se estudian los eclipses de los satélites de Júpiter.

Con gran detalle se hace la historia de los relojes marinos, exponiéndose los de Huyghens, Sully y Harrison, Le Roy y Berthond, describiéndose los viajes en que se verificaron las pruebas. En el capítulo octavo, dedicado a la Luna, expone las tablas lunares, los instrumentos de medida, los métodos de observación y de cálculo.

El capítulo décimo reseña la importancia que para los marinos ha tenido siempre la longitud, en él se estudia la Geografía y el descubrimiento del Pacífico, y en el último se ponen de relieve las aportaciones que el siglo XIX hizo a la navegación.

Resulta una obra de gran interés histórico y amena.

REPUBLICA.—Revista ecléctica mensual, publicada bajo los auspicios del Círculo Republicano Español, bajo la dirección de don Carlos M. Huete.

Ha empezado a publicarse en Habana (Prado, 70, altos) esta nueva revista, cuya finalidad es la de difundir la cultura humana al margen de todo sectarismo.

En su primer número publica interesantes artículos de Marañón, Ortega y Gasset, Reparaz, Durán y Ventosa, Valle Espín y otros; en lo que se ve que el grupo de españoles que la han organizado han querido empezar sus páginas con las firmas de ilustres compatriotas.

Demos la bienvenida al nuevo colega y le deseamos que se cumplan a su satisfacción sus humanitarios propósitos.

ARTE NAVAL ITALIANA, por Ugo Nebbia.—Un volumen de 304 páginas, con 264 ilustraciones, de 35 × 26 cm., editado por el Istituto Italiano d'Arti Grafiche.

En esta obra se estudia no solamente el arte decorativo naval, sino también los infinitos objetos de arte de los motivos navales, el desarrollo que continuamente experimenta el arte y la técnica, lo que el autor expone con gran erudición y un exquisito gusto de artista.

El libro estudia al través de los documentos de arte y siguiendo el fatigoso camino de la ciencia, desde la galera griega hasta el "clipper" americano.

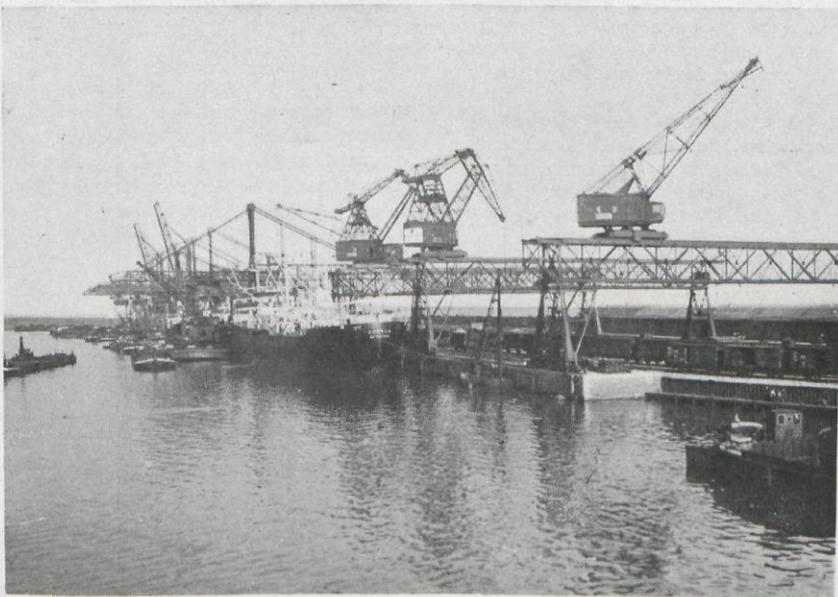
Se comprende, pues, que "Arte Navale Italiana" es un libro interesantísimo, cuya lectura hace soñar en heroicas empresas, que colman el ánimo de luminosas visiones marinas, que da vida a los sugestivos fantasmas de las galeras, de las carabelas, de los galeones, de lejanos comercios y de batallas cruentas, de riquezas y glorias...

LISTA OFICIAL DE BUQUES.—Ministerio de Marina.—Madrid.

Se ha publicado la edición de 1934 de la lista oficial de buques de la Marina española, Marina que abarca los tres estados: el militar, el mercante y el pesquero. La lista clásica que hace veinte años comprendía un pequeño folleto, hoy se ha convertido en una elegante publicación, pulcra y técnicamente preparada, cada día más perfecta y con mayor acopio de detalles estadísticos, haciendo que vaya adquiriendo una vibración en su contenido que resulta muy interesante a todos.

La lista oficial de buques de este año asciende un escalón más en su carrera hacia una verdadera estadística de navegación de España completa, que comprende no solamente buques, sino también fletes, rendimientos, pesca, etc.

En el volumen de este año el progreso alcanza al formato, que es más amplio, y al orden de materias, presentado con un cómodo índice. Se completan las estadísticas comprendiendo otras agrupaciones de naves, como remolcadores y servicios de puertos. Se hace figurar por primera vez el tonelaje amarrado, estadística indispensable. Se presenta una relación muy completa de la construcción naval, detallando astilleros, gradas y varaderos. Se amplía lo referente a comunicaciones y señales. La lista oficial de buques se presenta de una manera mucho más brillante y mucho más eficiente para la consulta. Suponemos que la Subsecretaría de la Marina Civil, que merece un aplauso por esta gran labor, no cejará en este empeño divulgador.



Moderno cargadero de carbón

Vista general del cargadero de carbón y minerales instalado en el puerto de Emdem (Alemania), en el que están montadas las grúas a que se refiere nuestra portada

INFORMACION GENERAL

PERSONAL

MARINA MILITAR

Ha sido nombrado jefe del Estado Mayor de la Escuadra el capitán de navío D. Pedro Zarandona Posadillo.

— Ha sido nombrado comandante del acorazado "Jaime I" el capitán de navío D. Adolfo Hércules de Solás y Patudo de la Rosa.

MARINA CIVIL

Ha sido nombrado inspector radiotelegráfico de la Zona Sur Atlántica, don Edmundo Lasso de la Vega.

— Ha sido nombrado subinspector de Buques de la Zona de Barcelona el ingeniero naval D. Alvaro Fuster Fabra.

— Ha sido nombrado capitán de la motonave "Cabo San Antonio" D. José Sanz Mayora, de la matrícula de Bilbao.

— Ha sido nombrado capitán del buque "Indauchu" D. José Antonio Zubizarreta.

— Ha sido nombrado capitán del buque "Ricardo R" el de la Marina Mercante D. José Estrader.

— Ha sido nombrado capitán del buque "María R" D. Pedro Sust Solá, de la matrícula de Barcelona.

De interés para los maquinistas navales

El Ministerio de Marina ha dispuesto que en analogía con lo ordenado en el artículo 28 del Reglamento de Capitanes y Pilotos de 12 de mayo de 1919, se consideren válidas las prácticas efectuadas en buques extranjeros por los profesionales de las distintas clases de maquinistas navales, las cuales se acreditarán con análogos requisitos a los señalados en el artículo antes mencionado.

PUEBLOS

Ha sido nombrado ingeniero director del puerto de Gijón-Musel D. José de la Peña.

— Ha sido nombrado ingeniero auxiliar de la Junta de Obras del Puerto de Castellón D. Valeriano Martín Oviedo.

Vacante de práctico

La Delegación Marítima de Alicante anuncia exámenes para cubrir una vacante de Práctico de número que existe en dicho puerto.

La representación obrera en las Juntas de Obras de Puertos

Por decreto del Ministerio de Obras Públicas se ha dispuesto que el vocal obrero en las Juntas o Comisiones administrativas de Puertos será designado por votación directa entre los que presen trabajo permanente o fijo en las mismas entidades, cualquiera que sea la actividad efectiva a que dentro de dichos organismos se dediquen.

Los ingenieros de Caminos de la promoción de 1924 que se prepararon en la Academia Misol organizan una comida en honor de su maestro, D. Félix Alonso-Misol, que se celebrará el próximo 16 de mayo.

Cuantos ex-alumnos de dicha Academia deseen asistir, pueden pedir los detalles de hora y local donde se celebrará el acto a la Dirección de esta Revista.

TRAFICO

Intensificación del comercio marítimo.

Constituye una nota demasiado optimista hablar de la intensificación del comercio marítimo cuando las empresas navieras están a dos pasos de la ruina unas y arruinadas por completo otras, y precisamente cuando tantos barcos de pabellón español hay amarrados.

Y, sin embargo, nada más cierto; existe una tendencia franca al aumento del comercio marítimo con América, y de manera muy especial con Méjico.

En la última expedición del vapor correo "Cristóbal Colón" ha venido a España una cantidad considerable de mercancías de aquel país, y por falta de cabida en las bodegas de este trasatlántico, han tenido que dejar en Veracruz abundante carga.

A tal extremo tiende a aumentar la importación de productos mejicanos, que la Trasatlántica Española ha acordado conceder cabida a la carga de Veracruz para 500 toneladas más que las que actualmente tienen asignada para aquella escala los correos.

El tráfico en el puerto de Huelva.

Durante el mes de marzo el tráfico habido en este puerto ha sido el siguiente:

	Importación	Exportación
	Tn.	Tn.
Cabotaje	5.303	18.713
Gran cabotaje.....	10.872	118 000
Navegación de altura	10	30.552
Total.....	15.985	167.265

Modificación del impuesto de transporte.

Ha sido autorizado el ministro de Hacienda para presentar a las Cortes un proyecto de ley por el que se rebajan las partidas 6, 7, 8 y 9 del Impuesto de transportes, modificándose también las notas 3.ª, 4.ª y 5.ª del mismo.

Las tarifas que se proponen son las siguientes:

	Gran cabotaje		Altura		
	Cabotaje	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque
6. Minerales, escorias y piritas de hierro	0,50	0,50	2,00	1,25	2,00
7. Minerales de manganeso	0,50	1,00	2,00	2,00	2,00
8. Piritas ferrocobrizas.....	0,50	1,50	2,00	1,50	2,00
9. Minerales de cobre.....	0,75	4,00	3,00	5,00	3,00

En las notas 3.ª, 4.ª y 5.ª, que definen estos minerales, se considera como minerales de manganeso los que contengan hasta el 35 por 100 de este metal, y las calaminas pobres hasta el 30 por 100 de cinc metal. Piritas ferrocobrizas

serán las que contengan de 1,5 hasta el 5 por 100 de cobre; las que contengan hasta el 1,5 por 100 de cobre pagarán por la partida 6. Se considerarán minerales de cobre los que contengan más del 5 por 100 de metal.

El tráfico en el puerto de Almería.

A continuación indicamos el tráfico de mercancías que ha tenido este puer-

to en el último quinquenio, que denota una lamentable decadencia de los distintos servicios a que da lugar su tráfico.

	1929	1930	1931	1932	1933
	Tonela- das	Tonela- das	Tonela- das	Tonela- das	Tonela- das
Importación:					
Cabotaje	123.885	106.652	104.702	107.637	80.837
Gran cabotaje	90.327	71.069	37.705	47.527	17.412
Altura			3.214	1.769	719
	214.212	177.721	145.621	156.933	98.968
Exportación:					
Cabotaje	34.324	29.623	23.515	39.851	32.148
Gran cabotaje	681.254	452.692	319.977	208.512	222.551
Altura			6.883	1.407	1.401
	715.578	482.315	350.375	249.770	256.100
Totales generales.....	929.790	660.036	495.996	406.703	355.068

Como se ve, el tráfico de este puerto ha sufrido una contracción enorme; las causas de ello son las mismas que las de todos los puertos en general: la crisis mundial. La parte de tráfico que más ha sufrido ha sido la exportación de minerales de hierro, que ha llegado casi a anularse, y la exportación frutera, que se ha tenido que reducir a causa de las medidas defensivas adoptadas por otros países, contingentación en unos y cierre absoluto en otros, como ocurre con la uva en los Estados Unidos de Norteamérica y algunos países del centro de Europa, en los cuales está prohibida la entrada de uva. Sin embargo, dentro de la nota pesimista que estos números representan, parece notarse algo que indica que estamos en el límite del descenso, pues en los meses del año corriente no ha bajado el tráfico con relación al 1933, y además las noticias que circulan con signos de verosimilitud es la de que los demás países, que tantas medidas habían adoptado para la limitación de las importaciones, parece que van a desistir de ellas, convencidos de que caen sobre ellos mismos las dificultades que ponen a la circulación libre del tráfico mundial.

El puerto de Lisboa.

La Administración general del puerto de Lisboa acaba de publicar la Memoria relativa al ejercicio de 1933.

Las principales obras ejecutadas durante el último año son: la estación de Belem-Teofaria, las instalaciones de la Asociación Naval, los edificios para almacenes de Conde de Ohidros y Santa Apolamia, dos muelles flotantes para los servicios de pasajeros y pesca.

Los ingresos obtenidos se elevan a 58.144.683 dólares, con un aumento de 3.106.294 dólares sobre el ejercicio anterior.

El movimiento de pasajeros ha sido de 191.644, contra 188.607 que hubo en 1932; el movimiento de mercancías fué

de 1.946.711 toneladas, contra 1.668.714 que se movilizaron en 1932.

Todo ello demuestra que la actividad de este puerto portugués va en aumento.

Reducción de fletes en el tráfico de Europa al Extremo Oriente.

Los miembros de la Conferencia del Extremo Oriente han formado un consorcio de buques mercantes para defenderse contra la competencia de los armadores de buques "tramps".



Aparato para poner a flote los buques naufragados o los submarinos.

El mecánico de la Marina francesa Julien Gillaume ha realizado ensayos en el puerto de Cherburgo con el aparato de su invención, cuya finalidad es poner en flotación los buques hundidos, sin que podamos dar más detalles porque el autor guarda el secreto de su invención. En la fotografía se ve a Gillaume entrando en su aparato insubmersible.

Una de las medidas acordadas para combatir dicha competencia es rebajar en el 15 por 100 las tarifas de fletes.

Tarifas en el puerto del Callao.

Han sido aprobadas por el Gobierno del Perú las siguientes tarifas para la utilización del puerto del Callao:

Impuesto de tonelaje.—Barcos de comercio extranjero: 10 centavos de dólar por tonelada neta de registro.

Barcos de cabotaje: 20 centavos, moneda nacional, por tonelada neta de registro.

Impuesto de muellaje.—Barcos de comercio extranjero: 4 centavos de dólar por tonelada de registro por día o fracción de día mayor de cuatro horas durante el tiempo que permanezca atracado el barco a los nuevos muelles del Terminal Marítimo o a los del antiguo muelle y dársena.

Barcos de cabotaje: 8 centavos, moneda nacional, por tonelada neta de registro por día o fracción de día mayor de cuatro horas durante el tiempo que permanezca atracado el barco a los nuevos muelles del Terminal Marítimo o a los del antiguo muelle o dársena.

Estas tarifas tendrán los siguientes aumentos y rebajas, de acuerdo con la relación existente entre el tonelaje de carga descargado y embarcado en cada entrada al puerto y el tonelaje neto del registro del barco:

Hasta el 2,5 por 100 inclusive, rebaja del 85 por 100.

Más del 2,5 por 100 y hasta el 5 por 100, rebaja del 70 por 100.

Más del 5 y hasta el 10 por 100 inclusive, rebaja del 40 por 100.

Más del 10 y hasta el 20 por 100 inclusive, neto.

Más del 20 y hasta el 50 por 100 inclusive, aumento del 20 por 100.

Más del 50 y hasta el 100 por 100 inclusive, aumento del 50 por 100.

Más del 100 por 100, aumento del 100 por 100.

Los pasajeros que embarquen o desembarquen en el Callao pagarán un impuesto del 2 por 100 sobre el valor de su pasaje. Este impuesto será pagado por la Compañía de vapores.

Una Exposición marítima

Parece que el ministro de Marina tiene la idea de realizar una Exposición donde se ponga bien de relieve la importancia de nuestra economía del mar en sus distintas manifestaciones, construcción naval, pesquerías, conservas de pescado.

Como es lógico, la parte más interesante de esta Exposición ha de estar comprendida por los proyectos relacionados con la nueva ley de Comunicaciones marítimas, a cuyo efecto será organizada una presentación gráfica de los distintos aspectos que abarca esta ley.

PUERTOS

Construcción de almacenes en el puerto de Ceuta.

Ha sido autorizado el ministro de Obras públicas para realizar por el sistema de contrata, mediante subasta pública, las obras de construcción de almacenes en el dique del Poniente del puerto de Ceuta, por un presupuesto de 266.914,27 pesetas.

Rescisión de una contrata.

El Ministerio de Obras públicas ha dispuesto que se instruya expediente para rescindir la contrata de las obras de prolongación del dique Nordeste del puerto de Melilla, de las que es contratista la Empresa Nacional de Obras de España, sin pérdida de fianza.

Nuevos muelles en el puerto de Burdeos.

Recientemente se ha inaugurado el atraque número 5 al muelle de Quinconces, situado en el centro de la rada, entre la plaza de Jean Jaurès y la explanada de Quinconces. Este nuevo atraque ofrece las mismas características de los establecidos en la margen izquierda, y su calado en bajamar es de 9,50 metros, lo que permite el atraque sin riesgo de varar a los mayores

cargos modernos. Se ha construido también un amplio almacén, dispuesto con todo lo necesario para acelerar las operaciones de tránsito de las mercancías.

Se ha inaugurado este muelle con el atraque del buque "Orión", que descargó 4.000 toneladas de azúcar procedente de Cuba.

Los nuevos muelles de Santander.

Aunque todavía no están terminados en toda su longitud los nuevos muelles de Maliaño, ya ha atracado a ellos el primer trasatlántico, que ha sido el "Flandre", de bandera francesa, que lo hizo el día 18 de abril, de regreso de la línea de Centro América.

La inauguración del puerto de Cherburgo.

El nuevo puerto de Cherburgo, en cuya construcción se han gastado 250 millones de francos, que fué oficialmente inaugurado el año pasado, fué bautizado prácticamente el día 14 de abril último, con el atraque por primera vez en sus amplios muelles de un trasatlántico.

Será la primera vez en la historia de este gran puerto francés en que un gran trasatlántico, el "Bremen", con rumbo a Nueva York, ancla junto a un muelle.

Hasta ahora todos los barcos de pasajeros anclaban en medio de la dársena, y los viajeros tenían que ser transportados a tierra en pequeñas embarcaciones.

Del muelle los pasajeros se encontrarán en una magnífica estación, desde donde podrán dirigirse en pocas horas a París o a cualquier localidad de Europa. Si los viajeros han traído su automóvil consigo, no tendrán más que, una vez desembarcados, seguir por la gran carretera que conduce a la capital de Francia. El aeropuerto inmediato permite al viajero que prefiere volar un rápido traslado a París, Berlín, etcétera.

El "Bremen" ancló en el nuevo muelle de Francia, de una longitud de 1.740 pies. La estación marítima, como se ha denominado el nuevo puerto de Cherburgo, cuenta también con otros muelles, de forma que puedan estar anclados al mismo tiempo cuatro de los más grandes trasatlánticos del mundo.

Todos los servicios para el transporte rápido por ferrocarril de los pasajeros desembarcados están perfectamente atendidos en esta nueva estación marítima.

Nuevos cargaderos de carbón en el puerto de Casablanca.

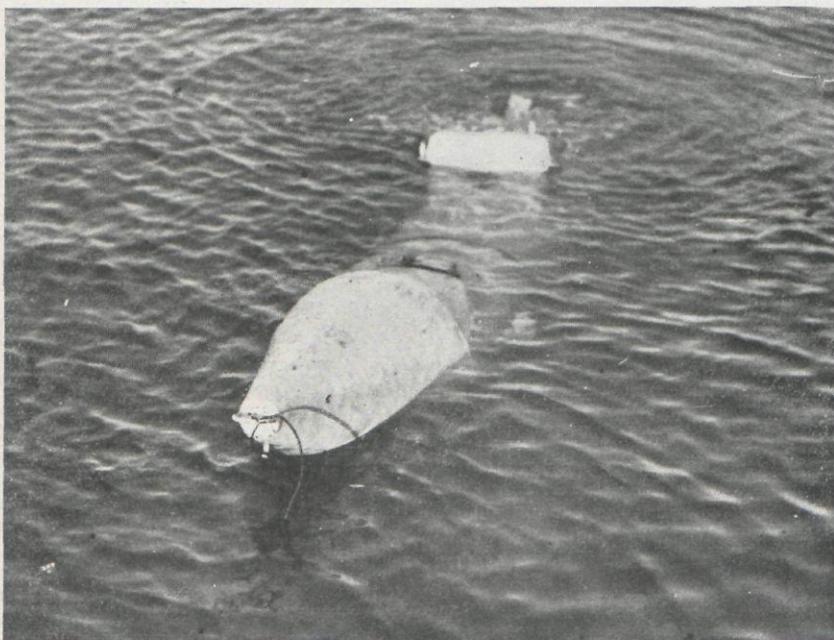
Se ha inaugurado en el puerto de Casablanca un cargadero de carbón, constituido por dos pórticos eléctricos, que tienen una luz total de 127 metros. El recorrido de los mismos longitudinalmente al muelle es de 116 metros; la capacidad de las cucharas es de seis metros cúbicos. Cada pórtico tiene un rendimiento medio de 150 toneladas por hora.

Actualmente se está terminando el muelle de carbón, que tiene 430 metros de longitud, para permitir la maniobra simultánea de dos buques. Este muelle tiene a la vez el carácter de depósito para una capacidad de 60.000 toneladas, con una superficie de 40.000 metros cuadrados.

Puerto pesquero en Casablanca.

Se ha aprobado el proyecto de establecer en Casablanca un puerto pesquero, que ha estudiado el ingeniero M. F. Bouquet des Chaux. Dicho proyecto comprende la ejecución de las obras siguientes:

- 1.º Un muelle de 200 metros de longitud, con calados variables entre 2 m. y 6 m.
- 2.º Un muelle de 80 metros de longitud, con calado de 6 metros para el atraque de los grandes buques de pesca.
- 3.º Una zona de servicio de 12.000 metros cuadrados formada por un rectángulo de 200 metros de longitud por 60 metros de anchura.



Aparato para poner a flote los buques naufragados.

Un aspecto del aparato insumergible durante las pruebas verificadas por su autor en Cherburgo.

4.º Un gran almacén de dos plantas de 130 metros de longitud por 32 metros de anchura, provisto de una cámara frigorífica.

Concesiones.

Ha sido autorizada "La Propagadora del Combustible Líquido, S. A." para instalar en el extremo del dique transversal del puerto de Tarragona un depósito de gas-oil de 25.000 litros de capacidad para abastecer a las embarcaciones pesqueras.

Se ha concedido a don Joaquín Cusó Paulis y a don José Bellver Mustiales autorización para extraer arenas del fondo del mar por medio de dragas en las proximidades del puerto de Valencia durante el plazo de veinte años, pero sin carácter de exclusiva. Los con-

cesionarios abonarán en la Delegación Marítima de Valencia el canon establecido por la ley de 16 de septiembre de 1932, que se liquidará por meses vencidos y según el registro de salida en las tolvas de venta.

Ha sido autorizado don Manuel Bermúdez Díez para construir un almacén para depositar útiles de trabajo y materiales procedentes del desguace de embarcaciones y una pasarela para facilitar las operaciones, en la bahía de Santander, en el lugar denominado San Martín.

Ha sido autorizada la Compañía General de Vidrierías Españolas para instalar en el muelle de Lamiaco (ría de Bilbao) una cinta transportadora desde la planchada existente frente a su fábrica hasta el interior de la misma.

Marsella-Argel; el nuevo buque tendrá 142 metros de eslora, 8.760 toneladas de desplazamiento, con velocidad de 22 nudos. Tendrá cinco clases, con alojamiento para 1.012 pasajeros.

La ceremonia de colocación de la quilla se verificó el 13 de abril último.

La construcción del Cunard "534".

La construcción del nuevo "cunarder", número 534, cuyos trabajos fueron suspendidos en diciembre de 1931, han sido reanudados recientemente con toda actividad. Hace pocos días comenzaron los trabajos preparatorios de erección de andamiajes y colocación de maquinaria auxiliar de la construcción, y aunque momentáneamente no será posible dar trabajo a los 3.800 obreros que estaban trabajando en la construcción del casco cuando fueron suspendidas las obras, se harán los esfuerzos posibles para que en el más breve plazo vuelvan a ser empleados. Por lo menos trabajan ya 600.

La casa constructora John Brown, de Clydebank, espera poder botar el buque al agua en el próximo otoño si no sobrevienen circunstancias adversas.

Hasta la suspensión de las obras se habían invertido en la construcción del grandioso buque dos millones de libras esterlinas, y para la completa terminación y equipo del mismo hay presupuestos cuatro millones de libras más, y se calcula que hallarán trabajo unos seis mil obreros de las diferentes ramas de la construcción naval.

CONSTRUCCION NAVAL

Construcciones navales.

Ha sido ya promulgada la ley que autoriza al Gobierno para contratar directamente con la Empresa o Empresas nacionales que puedan cumplir los fines que el proyecto de ley trata de realizar, las construcciones siguientes:

Dos buques minadores de superficie, de unas 2.000 toneladas de desplazamiento "standard". Coste aproximado por unidad, 16 millones de pesetas.

Dos submarinos iguales al "D-1", actualmente en construcción en Cartagena. Coste aproximado por unidad, 17 millones 400.000 pesetas.

Un buque hidrógrafo igual al "Tofiño", actualmente en construcción en El Ferrol. Coste aproximado, 6 millones 700.000 pesetas.

Además el Gobierno podrá emplear un crédito de dos millones de pesetas en la adquisición o fabricación de torpedos automóviles, y otro de cinco millones y medio para la adquisición o fabricación de minas submarinas.

Para la construcción de buques tanques.

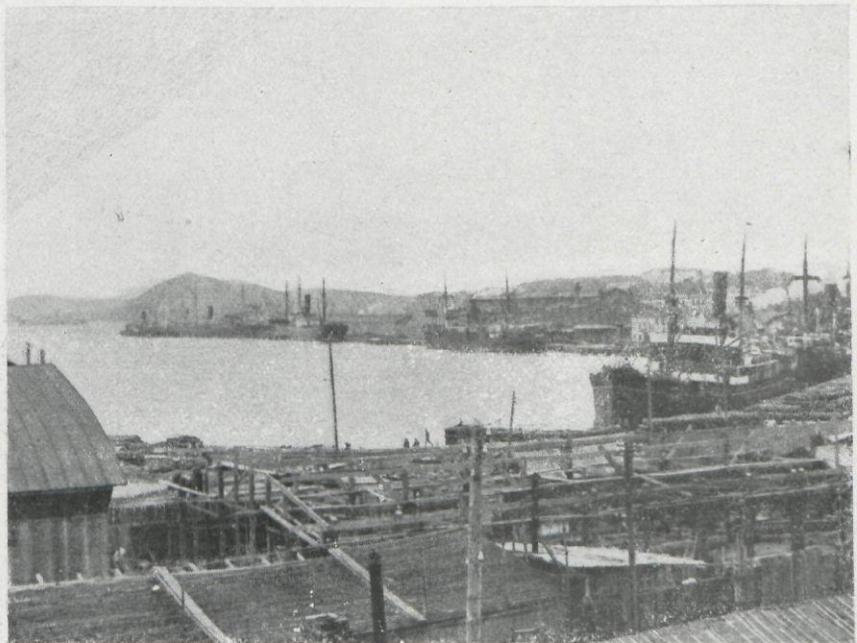
Se trata de constituir un grupo internacional de armadores de buques tanques, para el que se cuenta con la adhesión decidida de varios países. Después de haber aprobado Inglaterra el proyecto, se cree que en cuanto lo hagan Italia y Noruega será puesto en práctica, con lo que el mercado de los fletes adquirirá una gran reanimación.

La flota de tanques en los principales países acusa los siguientes tonelajes: Estados Unidos, 389 unidades con 2,50 millones de toneladas; Inglaterra, 380, con 2,27, y 214, con 1,50, para No-

ruega, que además, entre esas unidades, presenta 140 movidas a motor, o sea la cifra más elevada en tal especialidad.

Nuevo paquebote para las líneas de Argelia.

La Compagnie Générale Transatlantique ha encargado a los astilleros de Saint Nazaire la construcción de un nuevo paquebote destinado a la línea



Los puertos de Rusia.

Vista del puerto de Vladivostock.

La decisión de reanudar la construcción es consecuencia de la aprobación de la ley marítima del Atlántico Norte, en la que se estipula la fusión de la Cunard y la White Star, mediante la cual, y con la ayuda del Tesoro público, se conseguirá la terminación del trasatlántico número 534 y de varios buques más.

El nuevo buque tendrá un tonelaje de registro bruto de 73.000 toneladas y estará dotado con máquinas de 160.000 caballos, que le darán una velocidad de más de 30 millas por hora.

Tendrá 11 cubiertas, y la de paseo

será de una longitud de 753 pies. Desde que se suspendieron las obras se han empleado 250.000 libras esterlinas en socorrer a los obreros despedidos y que trabajaban en la construcción de dicho buque. Como corolario de esta nota diremos que en Inglaterra se prevé una reanudación de la actividad en los astilleros.

Las máquinas que moverán sus cuatro hélices serán alimentadas por 27 calderas. El timón, el más grande del mundo, pesará 140 toneladas. La Cunard espera conseguir con su 534 la "blue ribbon" del Atlántico.

PESCA

La exportación de pescado en Francia.

Recientemente se reunieron en San Sebastián las delegaciones de las Federaciones de Pósitos de Pescadores de la costa Cantábrica, para tratar de la creación del Comité Oficial de Exportación de Pescado, ordenada por orden del Ministerio de Industria y Comercio de 29 de marzo último.

Se estudiaron los cupos de exportación que deberán destinarse a los armadores de la pesca de altura y a los armadores de la pesca costera, aprobándose en principio la siguiente distribución:

Vizcaya, 220 barcos; 35,50 por 100 exportación; total, 227.200 kilogramos.

Guipúzcoa, 100 barcos; 22,24 por 100

exportación; total, 142.400 kilogramos.

Cataluña, 16,13 por 100 exportación; total, 103.232 kilogramos.

Santander, igual que Cataluña.

Asturias. En atención a que no tiene organizada la exportación, se le concede a guisa de ensayo el 10 por 100 del total del contingente, o sean 64.000 kilogramos de pescado.

Para verificar la resolución definitiva se acordó que los Pósitos y Cofradías interesadas obtengan una certificación de las Delegaciones de Marina, con la lista de los barcos de vapor y motor grande que se dedican a la pesca de bonito en la primera costera, y la envíen inmediatamente a las Federaciones respectivas.

También se fijó la cantidad de cada especie que deberá destinarse a los

contribuyentes en la forma siguiente:

Primero. Que Vizcaya disponga de todo el cupo de la exportación de atún.

Segundo. Recabar del Comité de Exportación para que éste lo haga del Gobierno francés, que el total del cupo correspondiente a Vizcaya se aumente en los meses de julio, agosto y septiembre.

Tercero. Que Guipúzcoa disponga de las tres cuartas partes de la contingencia para el atún, y una cuarta parte para la sardina.

Cuarto. Que Santander disponga de tres cuartas partes para la sardina y una cuarta parte para el bonito.

Quinto. Que Gijón y Cataluña tengan su contingencia para sardina.

Se acordó reiterar a la Junta Pesquera y Conservera que solicite del Gobierno francés que amplíe el cupo de exportación de pescado fresco a Francia.

Finalmente se acordó recabar del Comité de Exportación que las Juntas Portuarias provinciales sean dos en cada localidad, una con representación de la Federación de Pósitos y Cofradías para la distribución del contingente que les corresponde, y otra por las Asociaciones de Armadores, que se encarguen de distribuir su contingencia.

Pósito infantil de pescadores.

Se ha constituido en Vigo un Pósito infantil cuya misión es la de adiestrar y capacitar a los futuros hombres de mar para entrar en la vida con el bagaje de conocimientos que les son necesarios para realizar conscientemente su misión.

El nuevo Pósito infantil cuenta ya con un centenar de asociados.

La pesca en San Juan de la Arena.

Durante el año 1933 la pesca capturada en este puerto asturiano fué de 1.519.186 kilogramos y su valor en venta produjo 1.088.220 pesetas.

La pesca del coral.

Han sido autorizados don Juan Gou Delfó, don Juan Costa Duño y don Esteban Perona, para dedicarse a la pesca del coral entre Punta Farandell y Cabo Cervera, por un plazo de cinco años, que empezará a regir desde el 8 de julio próximo.

Subvención al Pósito de pescadores de Vigo.

El Ministerio de Trabajo y Previsión ha concedido al Pósito de pescadores de Vigo una subvención de 10.000 pesetas para la instalación de los servicios correspondientes a la Casa del Pescador.



Los puertos de Rusia.

Una de las dársenas del puerto de Odesa.

Concesión de una cetárea.

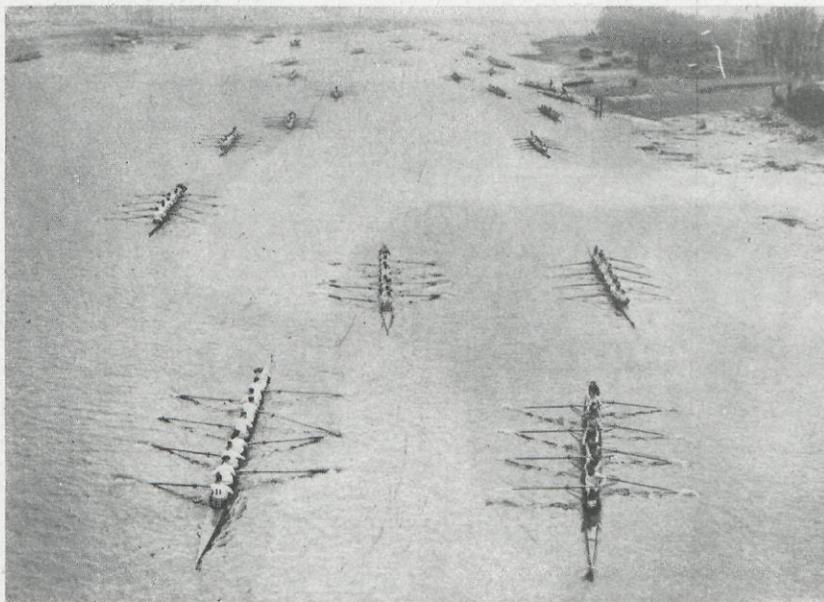
Ha sido concedida autorización para instalar una cetárea, depósito de langostas, en la Península de la Torre de Hércules, lugar conocido por Furna de Lago Morto (Coruña).

Para perseguir la pesca de arrastre.

Recientemente visitó al subsecretario de la Marina Civil una comisión de pescadores de Cataluña para rogarle dicte una orden prohibiendo que en la próxima veda de la pesca del bou se haga a la mar ninguna embarcación, sea del tonelaje que sea, que emplee el arte mencionado, sin tener en cuenta que a veces, si se trata de un pesquero de tonelaje suficiente, puede dedicarse a la pesca fuera de nuestras costas. Pero los pescadores representados por la aludida comisión desconfían y piden que las Delegaciones de Marina, durante la veda, no autoricen el despacho de ninguna clase de embarcaciones del bou. Y tienen motivos suficientes para desconfiar. Entre otras razones, porque la Subsecretaría de Marina aun carece de los elementos suficientes para vigilar el cumplimiento exacto de la veda en aguas jurisdiccionales.

La pesca por arrastre.

El Ministerio de Marina, por orden de 17 de abril ("Gaceta" del 25), ha dispuesto que desde 1.º de mayo hasta 30 de septiembre, ambos inclusive, del año en curso la pesca con artes de arrastre remolcados estará prohibida en las zonas que se detallan de cada una de las regiones Tramontana, Levante, Surmediterránea, Suratlántica,



Regatas de yolas.

Las regatas de yolas recientemente celebradas en el Támesis, desde Mortlake a Putney, a las que se presentaron 121 embarcaciones.

Noroeste, Cantábrica, Canaria y Balear.

Dispone también la orden citada las instrucciones que las autoridades de Marina han de tener en cuenta en las infracciones, así como las sanciones que se impondrán a los patronos, que oscilan entre 500 y 2.000 pesetas, además de inhabilitaciones parciales o totales del título, y asimismo las sanciones a los armadores, que consisten en retención del arte durante períodos que oscilan entre quince días hasta tres meses y la inhabilitación temporal o perpetua de la embarcación.

balizando los palangres, tanto éstos como los que pescan dentro de las seis millas, con boyas que dispongan de banderolas lo más visbles posibles.

Protección de los trabajadores de carga y descarga de buques.

Por decreto del 13 de abril último ha sido autorizado el ministro de Trabajo para presentar a las Cortes el Convenio relativo a la protección de los trabajadores ocupados en la carga y descarga de los buques contra los accidentes, adoptado en la sesión de la Conferencia Internacional del Trabajo celebrada en Ginebra el año 1932, y se autoriza al Gobierno para que registre la ratificación del convenio en la Secretaría de la Sociedad de Naciones. El Convenio de referencia se publica en la "Gaceta de Madrid" del 19 de abril último.

Supresión parcial del impuesto de tonelaje a los buques.

Por el Ministerio de Hacienda ha sido dictada una orden suspendiendo la del mismo Ministerio de fecha 21 de febrero de 1927, en la que se dispone que los buques en navegación de altura que toquen en Fedhala y, en general, en los puertos de la costa de Africa en el Atlántico hasta el cabo Blanco, satisfagan en los puertos de la Península en que efectúen operaciones de comercio el impuesto de tonelaje.

LEGISLACION

La vigilancia de la pesca.

La Inspección General de Pesca, para evitar los atropellos que sufren los vapores palangreros por parte de los "bous" y parejas de arrastre, ha cursado las siguientes órdenes:

1.ª Una trainera guardapesca se dedicará, como servicio preferente, a vigilar y comprobar si los palangreros que trabajan dentro de las seis millas son atropellados en sus artes por los barcos de arrastre, con el fin de cursar las correspondientes denuncias.

2.ª En aquellas embarcaciones que pescan al palangre, dentro de las seis millas, se procurará embarcar personal del Cuerpo de Vigilancia de la Pesca, provistos de escandallos, para que,

comprobado que los palangreros se hallan pescando dentro de la zona vedada a los barcos de arrastre, vigilen a éstos y denuncien tanto al que efectúe la pesca en aguas vedadas, para que sea debidamente sancionado, como para aplicación, por el Juzgado ordinario, al dañador del artículo 9 del Reglamento del "Bou" y demás artes de arrastre de 8 de noviembre de 1898, cuando produzcan averías a los palangreros.

3.ª A los patronos de las embarcaciones que pescan con palangres fuera de las seis millas, en aguas libres donde no existe reglamentación de pesca, se les recomienda que el tendido de dichos aparejos lo hagan en la dirección de las playas y no atravesados a ellas,

El reconocimiento del material náutico de los buques.

La Inspección General de Navegación, como ampliación a la circular de 17 de febrero último, hace saber que, en el caso de que los armadores no presenten el certificado del primer reconocimiento del material náutico por habérseles extraviado, se les concederá un plazo de dos meses para que puedan obtener de las Delegaciones Marítimas o de la Inspección General un testimonio del ejemplar que debe radicar en el respectivo expediente de construcción o de abanderamiento del buque. Pasado dicho plazo se procederá conforme al inciso primero de la circular de referencia.

Adquisición de carbón.

Ha sido autorizado por decreto el ministro de Marina para adquirir a la Federación de Sindicatos Carboneros de España 4.000 toneladas de carbón nacional clase A y 2.700 toneladas de la clase C con destino a los depósitos de la Marina en Ferrol, Cádiz, Cartagena y Pontón "Minerva" en Marín.

Se concede exclusiva para la extracción de arenas al Consorcio de la Zona franca del puerto de Barcelona.

Por decreto de 28 de marzo se ha concedido al Consorcio de la Zona franca del puerto de Barcelona autorización, con carácter exclusivo, para ex-

traer arenas del fondo del mar, por el método de succión, bien por sí o por medio de arrendamiento, en todo el litoral de la provincia marítima de Barcelona.

Se limitan las extracciones a que no se hagan a distancia menor de 200 metros de la línea de bajamar escorada, ni a profundidad inferior a seis metros.

Esta concesión es complementaria de

la otorgada por decreto de 23 de julio de 1925 y el plazo de vigencia es el mismo que otorga la disposición anterior.

Libreta de inscripción marítima.

El Ministerio de Marina ha declarado reglamentaria la libreta de inscripción marítima con arreglo al nuevo modelo aprobado.

ACCIDENTES

Estadística de febrero.

Durante el pasado mes de febrero, según la estadística publicada por "Bureau Veritas", el número total de buques perdidos por distintas causas es de 28, representando 40.280 toneladas.

Los buques desguazados en el mismo mes son en número de 46, con un tonelaje total de 151.149 toneladas.

En resumen, resulta que la Marina Mercante mundial ha experimentado una pérdida de 74 buques, que representan 191.429 toneladas.

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

Al desguace se han destinado tres buques con un tonelaje de 2.911 toneladas, que son:

"Bilbaíno", de 783 toneladas, construido el año 1905.

"Peñas Rocías", de 1.697 toneladas, construido el año 1889.

"S. A. C. 3", de 431 toneladas, construido el año 1882.

El pesquero "Laurinda".

El buque pesquero portugués "Laurinda", con una tripulación de doce hombres, naufragó a la entrada de la barra de Oporto el día 16 de abril.

A eso de las once de la noche una ola gigantesca arrastró al agua parte de los miembros de la tripulación. El patrón, Gravallo, pudo, antes de correr igual suerte, hacer funcionar la sirena de alarma. Se organizaron los socorros, y mientras el buque era arrojado sobre los arrecifes de Folgas Manada, se instalaron reflectores en la orilla derecha del Duero que alumbraban la escena. La violencia de las olas impedía que se acercaran las embarcaciones de salvamento.

Siete hombres perecieron, dos resultaron gravemente heridos.

El "Weu-Zeu".

El buque chino "Weu-Zeu" ha naufragado frente a las costas Ning Po el día 8 de abril, pereciendo ahogadas, a consecuencia del accidente, 29 personas.

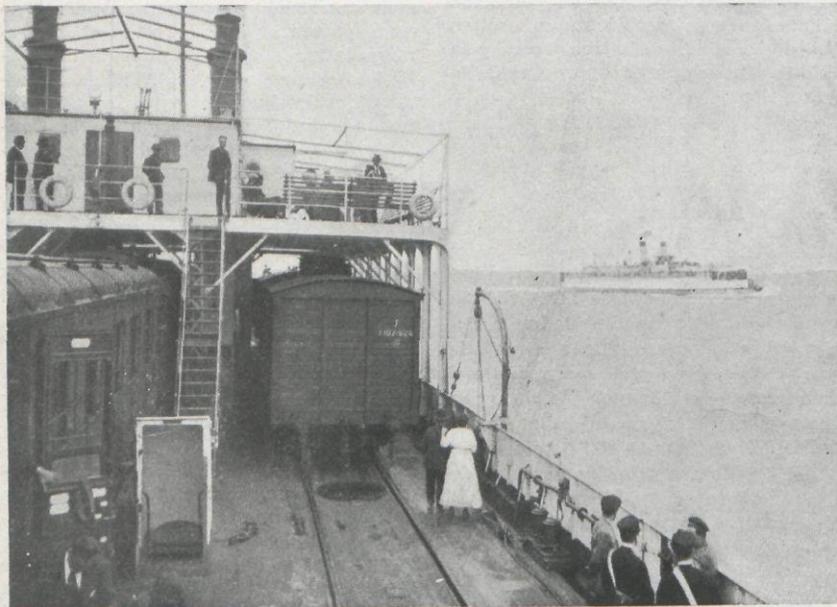
El "Otranto".

El buque italiano "Otranto", de 2.056 toneladas de desplazamiento, que había sido construido el año 1906, cuando realizaba el viaje a Shanghai, procedente de Venecia y Singapoor, ha naufragado, habiéndose salvado toda la tripulación.

Otro ataque de los piratas chinos

Piratas chinos han atacado en alta mar al vapor chino "Tai Yi" y han huído después de apoderarse de un botín cuyo valor se estima en 100.000 dólares.

Cuatro guardias del vapor murieron en el abordaje. Durante el saqueo el pánico hizo presa entre los pasajeros y varios de éstos se arrojaron al agua, pereciendo ahogados.



Los ferry-boat en Mesina.

Barcaza que transporta los trenes enteros de una orilla a otra en el estrecho de Mesina.

MARES EXTRANJEROS

ALEMANIA

El Norddeutscher Lloyd construye nuevos buques.

M. Stadlander, miembro de la dirección de esta Compañía, ha declarado que, a pesar de la crisis existente, han acordado la construcción de seis nuevos buques, de un tonelaje total de 50.000 toneladas de registro bruto, por un valor de 23 millones de marcos; también ha manifestado que durante los últimos ocho meses se habían puesto en servicio 24 buques de carga más de lo que se había previsto.

BELGICA

Ayuda a la Marina Mercante.

En el Consejo de ministros celebrado el día 12 de abril en Bruselas, se trató ampliamente de la aplicación de los créditos concedidos para ayudar a la Marina mercante.

El reparto de estos créditos ya ha comenzado, e inmediatamente se han notado sus resultados, por haber sido embarcados nuevamente 250 oficiales y marineros y rearmado siete buques inactivos.

Amberes, puerto de pesca.

Se ha constituido una Sociedad para crear en Amberes un puerto de pesca. Los primeros trabajos para este fin han sido la adquisición a Dinamarca de dos chalupas de motor, denominadas *Rita* y *Agda*. Estas embarcaciones han hecho ya su primer viaje con gran éxito.

CHINA

Los piratas chinos.

El Gobierno de Nankín ha anunciado que se propone confiar a oficiales de la Marina mercante inglesa la organización de una expedición contra los piratas de los mares de China para evitar que en pleno siglo XX esta región del Extremo Oriente no esté más segura que lo estaba el Mediterráneo en los tiempos lejanos en que los bárbaros ponían en peligro a todo el que osaba afrontar los peligros de la mar.

ESTADOS UNIDOS

La construcción de cien buques.

El señor Roosevelt ha firmado la ley naval Winson, que prevé la construcción de un centenar de buques, hasta los límites previstos por los Tratados.

El presidente firmó además un memo-

randum, que explica que dicha ley es una simple autorización para construir buques, pero que los trabajos correspondientes dependerán de la concesión de los créditos.

Al firmar el documento el presidente se mostró partidario de nuevas reducciones navales en la Conferencia que ha de celebrarse el próximo año de 1935.

En el memorandum que ha firmado el señor Roosevelt relativo a las construcciones navales, el presidente dice que la política del Gobierno estará, como hasta ahora, encaminada a favorecer la continuación de las limitaciones en los armamentos navales.

"Esta es—agregó—mi esperanza personal, y espero que la Conferencia naval de 1935 extenderá todas las limitaciones que existen en la actualidad y conseguirá llegar a un acuerdo encaminado a obtener nuevas reducciones."

M. Roosevelt protege la Marina mercante americana.

El presidente Roosevelt ha ratificado una resolución que hace obligatorio el transporte por buques americanos de todas las mercancías nacionales producidas o exportadas con la ayuda de subsidios gubernamentales. Únicamente se autorizarán excepciones cuando se pruebe oficialmente que los navíos americanos no están disponibles.

Los elementos marítimos consideran esta medida como la más grande ventaja concedida a la Marina mercante en el siglo actual.

El auxilio de los Estados Unidos a la Marina mercante.

El subsecretario de Comercio de los Estados Unidos ha presentado a la oficina correspondiente del Congreso de los Diputados un nuevo proyecto de auxilio a la Marina mercante. Este proyecto comprende la supresión de los contratos postales, que serán sustituidos por subvenciones directas, divididas en tres tipos.

Primera.—Reembolso de la diferencia del coste de explotación de las líneas americanas y de las líneas extranjeras.

Segunda.—Reembolso de la diferencia de coste de explotación de las líneas americanas y de las líneas extranjeras.

Tercera.—Concesión de subvenciones, llamadas de penetración comercial, que permitan a los armadores americanos el crear nuevas líneas marítimas para luchar eficazmente contra la competencia de las mercancías nacionales producidas en el país desde mucho tiempo.

FRANCIA

Declaraciones del ministro de la Marina mercante, Mr. William Bertrand.

Después de haber visitado los principales astilleros franceses, el ministro de la Marina mercante ha declarado que existen en Francia 16 astilleros capaces de construir 400.000 toneladas de buques anualmente, pero que la crisis ha llegado al punto de que apenas se construyan 100.000. A continuación agrega:

"Hay, pues, un déficit de las tres cuartas partes. Esta situación alarmante retiene toda mi atención. Mis dos preocupaciones esenciales son las de trabajar para reconquistar el tráfico marítimo y, como consecuencia, dar nuevamente a nuestros astilleros la vitalidad para la que están preparados; estos dos problemas están íntimamente ligados.

"Si el exacto conocimiento del mal fuese suficiente para procurarle remedio, los conocimientos adquiridos en mi viaje proporcionarían la salud; pero, desgraciadamente, no es así. De todas maneras, con los datos recogidos continuaré los estudios hasta llegar a una solución, en lo que trabajaré con toda la energía, que tiene su potencia en el corazón, para remediar la situación actual, que tiene casi paralizados a puertos y astilleros que nada tienen que envidiar a los extranjeros y en paro forzoso a una masa obrera que, por su calidad, constituye una mano de obra sin par."

Rearmamento de buques.

Los dos grandes petroleros "Pluviôse" y "Brumaire", construidos en 1930 y 1931, respectivamente, para la Compagnie Nationale de Navigation, y que estaban amarrados en la bahía de Roscanvel (Finistère) casi desde su puesta en servicio, van a ponerse nuevamente en actividad bajo el pabellón de los astilleros Penhoël, que los dedicarán al transporte de petróleo entre los puertos de México y los franceses.

El "Pluviôse" tiene una capacidad de carga de 14.000 toneladas y el "Brumaire" 11.480 toneladas.

Las Cámaras de Comercio protestan contra la insuficiencia de los créditos para los puertos.

En el presupuesto del Ministerio de Obras públicas francés se asigna un crédito de 66 millones de francos para las obras nuevas de puertos no autónomos. Las Cámaras de Comercio han acordado llamar la atención de los Poderes públicos sobre la insuficiencia de

este crédito, con el que estiman que no podrán emprenderse nuevas obras ni siquiera continuar todas las ya comenzadas.

El tonelaje amarrado en Francia.

En 1 de marzo último el tonelaje de buques amarrados en Francia es de 867.469 toneladas, algo inferior al que existía en 15 de enero pasado, que era de 886.840 toneladas. Pero hay que tener en cuenta dos circunstancias: primera, que varios buques han sido vendidos al extranjero, en un total de 43.000 toneladas; segunda, que varios buques se han desguzado. Por lo tanto, se puede admitir que la situación en sí no ha cambiado.

Este tonelaje está repartido en la siguiente forma:

Clase de buques	Número	Toneladas — R. B.
Paquebotes	27	200.045
De carga y mixtos...	190	637.712
Veleros	30	8.600
Varios	113	21.112
	360	867.469

INGLATERRA

Reducción de las primas de seguro de los buques en construcción.

Las pólizas de seguro suscritas para la construcción en los astilleros Vickers Armstrong de varios paquebotes destinados a la Compañía Peninsular Oriental prevén una reducción del 17,5 por 100 de las primas totales si el casco de los buques está provisto de un sistema eficaz de vaporizadores. Esta cláusula es una innovación en las pólizas de seguros para la construcción de los buques, que ha sido adoptada después de un estudio cuidadoso por los aseguradores del sistema de vaporización.

Parece, sin embargo, que la bonificación del 17,5 por 100 en las pólizas no compensa los gastos de instalación de los vaporizadores.

Nueva ley de pesca.

Hace pocos días, el secretario para los asuntos de Escocia propuso en la Cámara de los Comunes un proyecto para enmendar la ley referente al cumplimiento de los reglamentos que prohíben el uso en Escocia de los métodos de pesca conocidos con el nombre de "trawling" y las sanciones que pueden ponerse por tal falta y otras que se cometan en relación con las pesquerías en aguas de dicho país del Reino Unido.

En el nuevo reglamento propuesto a la aprobación de la Cámara de los Comunes se introducen cambios radicales, y una vez aprobado será de apli-

cación inmediata en aguas escocesas. La multa actual por arrastre ilegal se mantiene igual que en la actualidad; pero para una segunda transgresión se eleva a doscientas libras esterlinas, o bien seis meses de prisión. La multa máxima por obtaculizar la misión de un inspector de pesca se eleva de cincuenta a doscientas libras. La sanción por contravención del reglamento de señales distintivas (letras y números) también se eleva a doscientas libras.

También se establecen sanciones para los armadores de pesqueros cuyos capitanes o patronos hayan sido previamente condenados en determinadas circunstancias que especifica el proyecto. La multa para el armador será de ciento cincuenta libras la primera vez, de doscientas cincuenta la segunda y de quinientas libras para las ulteriores. Para hacer efectivas tales sanciones, la ley autoriza la venta judicial del buque.

El proyecto fué aprobado por la Cámara en la segunda lectura.

ITALIA

Se acepta el pago de construcción de buques con importación de carbón.

El Gobierno italiano ha aceptado la importación de carbón de Polonia hasta 61 millones de liras en el plazo de tres años para pagar la construcción de dos paquebotes de motor de 15.000 toneladas que se construyen en los Astilleros Reunidos del Adrático para Polonia.

Hazaña de un buzo.

El buzo Raffaelli, de la Sociedad italiana de salvamentos "Sorima", ha conseguido bajar a una profundidad de 1.200 pies (365,7 m.), utilizando un nuevo tipo de "traje". Este descenso representa un enorme avance; la máxima profundidad alcanzada anteriormente, que lo fué por el mismo buzo, fué de 450 pies (137,16 m.), en los trabajos de salvamento del trasatlántico inglés "Egypt".

MERCADO DE FLETES

En el cabotaje nacional no hay por el momento requerimientos de tonelaje, lo que hace augurar las dificultades que tendrán que sortear los armadores en meses futuros para la explotación de sus buques de no tomar otro aspecto la situación actual.

La demanda es al presente quieta para todos los sectores, y la falta de órdenes comprende tanto a los buques de pequeño porte como a los de mayor tamaño.

Los fletes últimamente concertados para el carbón nacional y los retornos han sido los siguientes:

Gijón a: Zumaya, vapor 300 toneladas, 15,50 pesetas. Zumaya, idem 200, 15. Bermeo, idem 200, 16. Bilbao, idem 650, 11,50. Bilbao, idem 300, 11. Santander, idem 650, 9. Santander, idem 500, 10. La Coruña, idem 300, 12. Vigo, idem 540, 15,50. Cádiz, idem 1.650, 15,75. Huelva, idem 1.000, 16. Adra, idem 2.000, 18,50. Barcelona, idem 4.000, 15. Pravia a: Pasajes, vapor 800 toneladas, 9 pesetas. Bilbao, idem 2.000, 8. Bilbao, idem 800, 9. Sevilla, idem 2.000, 17. Alicante, idem 2.000, 17. Retornos: Bilbao-Musel, vapor 1.000 toneladas, mineral, 5 pesetas. Bilbao-Pravia, idem 800, idem 5. Bilbao-Pravia, idem 200, cemento, 9,50. Bilbao-La Coruña, idem 500, abonos, 13,25. Bilbao-La Coruña, idem 300, cemento, 13. Corcubión-Musel, idem 450, pinos, 12.

También es mala la situación de los navieros por lo que a los fletes a puntos extranjeros se refiere y oscuras las perspectivas que ofrece el negocio.

Tranquilidad e indiferencia casi en todos los tráficos del Mediterráneo, acu-

sándose un pequeño movimiento de minerales y fosfatos a puertos del Reino Unido y Continente, en tanto que se evidencian más bien limitadas las solicitudes por cuenta de Rusia. También el Danubio se manifiesta tranquilo.

Los fletes para el transporte de nuestro mineral a puertos extranjeros se han concertado a los tipos siguientes:

De Bilbao a Immingham: 2.000 tons., 4/10 ½; 1.100 tons., 4/10 ½.—A Rotterdam: 2.000 tons., 4/—.—De Melilla a Rotterdam: 5.700 tons., 4/10 ½.—A Rotterdam/Vlaardingen: 8.000 tons., 4/7 ½.—De Huelva a Hamburg/Harburg: 4.000 tons., 6/9.—A Nueva York/Filadelfia/Baltimore: 8.200 tons., 10/3.—A Ghent: 5.000 tons., 8/—.—A Rotterdam: 6.500 tons., 5/9; 6.400/6.800 tons., 6/—.—A Glasgow: 2.500 tons., 7/6.—De Vivero a Port Talbot: 4.000 tons., 5/3; 3.600 toneladas, 5/3.

El carbón inglés se ha transportado a nuestros puertos a los fletes siguientes:

De Cardiff a Cádiz: 2.550 tons., 6/9.—A Tenerife San Vicente: 5.200 toneladas, 6/6.—A Santander: 4.000 tons, 5/10 ½.—A Melilla: 1.600 tons., 9/—.—A Valencia: 1.450 tons., 9/—.—A Barcelona: 2.500 tons., 8/3; 4.400 tons., 8/1 ½; 4.200 toneladas, 7/10 ½.—A Vigo: 2.000 toneladas, 6/9.—A Coruña, 1.500 tons., 7/—.—De Cardiff/Barry a Santander: 1.450 toneladas, 7/—.—De Cardiff/Swansea a Valencia/Alicante: 1.500 tons., 8/10 ½.—De Newport a Huelva: 1.700 tons., 6/10 ½.—De Firth/Forth a Barcelona: 2.300 toneladas, 8/3.—De Port Talbot a Barcelona/Tarragona: 1.700 tons, 8/9.—De Methil a Ceuta: 2.300 tons., 6/6.