

16
MADRID - Paseo del Prado, 12

Completo

R

2 ptas. ejemplar. - 20 ptas. por año

Navegación, Puertos, Industrias del Mar.

ENERO, 1934

VOL. I - NUM. 1



59



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

ENERO, 1934

VOL. I - NUM. 1

Precio del ejemplar:

España y América,
2 ptas.

Extranjero, 3 ptas.

Suscripción anual:

España y América,
20 ptas.

Extranjero, 30 ptas.

Í N D I C E

	Páginas		Páginas
Los galeones de Vigo.....	1	Puertos y buques, por E. de Castro.....	13
Rivalidades.....	1	La pesca marítima en España, por Odón de Buen.....	14
El "534" y la Cunard-White Star.....	2	El puerto de Haifa (Palestina).....	15
La "superproducción" en el mar.....	2	Pequeño Yate.....	18
El valor de la investigación.....	2	Modificaciones de proa en buques de la Hamburg Ame- rika Linie.....	20
La nueva política marítima inglesa.....	2	La pesca del tiburón en Australia.....	23
Un peligro para nuestra exportación.....	3	Bibliografía.....	24
El "supertransatlántico".....	3	Información general.....	26
El exceso de tonelaje y la limitación de las dimensio- nes de los buques, por el Dr. P. Wohl.....	5		

Los galeones de Vigo. Bajo la firma de G. Lenotre, se publica en el número de "Le Temps", correspondiente al 23 de diciembre pasado, un apasionante artículo sobre los galeones hundidos en la ría de Vigo el 22 de octubre de 1702, por orden del almirante español don Manuel Velasco, en pleno combate naval con la flota anglo-holandesa.

Deducidas las 1.200.000 libras, que los ingleses pudieron llevar en aquella oportunidad a la Torre de Londres, y lo poco que por falta de mulos se pudo desembarcar en Vigo, en el mes que nuestra flota estuvo allí fondeada sin ser molestada por nadie, calcula el escritor que el valor actual de la aún sumergido pasa de los 4.000 millones de francos.

Invoca como datos, los consignados en el tomo VI de la "Histoire de la Marine Française", por Charles de la Roncière, prestigiosa autoridad en la materia, y el tomito tan curioso de Magen, al respecto.

Se mencionan los diferentes intentos para sacar dichas riquezas del fondo de arena y fango en que yacen, las muestras, utensilios, cañones que se han podido rescatar; y los trabajos del famoso Coronel Growen, que dirigió los de reflotamiento de los navíos hundidos en la bahía de Sebastopol, por cuenta del Gobierno ruso. El Coronel Growen, vino a Vigo y pudo localizar e identificar los galeones "Almirante", "Santa Cruz", "Tellei-

ro", "Tambor", "Madera", "Ligara" y "San Pedro".

No nos sorprendería la noticia de que cualquier día se intente de nuevo el salvamento de los tesoros que guardan los fondos de la ría de Vigo. No creemos que tenga mayores dificultades que las que tropezaron los tenaces tripulantes del buque italiano "Artiglio", para el salvamento del "Egypt", en pleno océano. El tiempo dirá.

Rivalidades. Poco después de la gran guerra comenzaron los síntomas de una rivalidad entre los puertos de Hamburgo y Trieste, que prometía dar juego. Cada uno de ellos quería meter su "hinterland" dentro del radio de acción del otro. Las

tarifas de transporte y almacenaje bajaban ruinosamente. Llegó un momento en que hubo necesidad de frenar y el conflicto fué sometido a un arbitraje, firmándose unos acuerdos en Munich en 1928. Se estableció una especie de frontera que limitaba las zonas respectivas de influencia: una línea que atravesaba directamente por Checoeslovaquia.

Desde entonces, un nuevo puerto entró en liza. El de Gdynia (Polonia), cuyo prodigioso desarrollo va a ser el tema de una interesante información, que se publicará en nuestro próximo número. Los puertos de

Desde nuestra primera página dirigimos a nuestros favorecedores un cordial saludo. También queremos utilizarla para expresar en ella, a la prestigiosa Prensa técnica española, nuestro sentimiento de afectuoso compañerismo.

Y para nada más queremos quitar líneas a su texto; que más valor que la palabrería dedicada a nuestras buenas intenciones tendrán para el lector los comentarios que la realidad de las siguientes páginas le sugiera.

Hamburgo, Stettin y Dantzig comenzaron a notar los efectos de la batalla de la competencia, pero he aquí que el nuevo puerto polaco sufre también la influencia del Adriático.

Acaba de celebrarse en Viena una conferencia para reglamentar las relaciones de Gdynia con Trieste y Fiume y, por otra parte, también con Dantzig. Un intento, en resumen, de encauzar la expansión marítima de Italia, que quiere llevar a sus puertos adriáticos todo el tráfico de Europa central, quitando a Gdynia el comercio de maderas de Checoslovaquia.

El "534" y la Cunard-White Star.

Desde la construcción del "Mauretania" y "Lusitania", ningún buque inglés ha suscitado tanta atención en todas las naciones como el paquebote de 73.000 toneladas de la Cunard Line, conocido hasta ahora por su número de construcción, "534", y que desde 1931 yace en la grada de los astilleros de John Brown & Co., en Clydebank (Glasgow).

La reanudación de los trabajos, gracias a una subvención, es esperada como consecuencia de una declaración del Gobierno el 13 de diciembre en la Cámara de los Comunes, que ha producido en Gran Bretaña una viva satisfacción. Aquella subvención parece que está subordinada a la fusión de las dos grandes Compañías, Cunard y White Star.

El ministro de Comercio, Mr. Ranciman, ha declarado más tarde que el Gobierno inglés está dispuesto a librar una batalla de subsidios a los países que no decidan abolir su política de subvenciones a la Marina mercante.

Es sabido que el programa de la Cunard era construir dos paquebotes de 73.000 toneladas. Sobre la construcción del segundo buque, el Gobierno no ha dado una opinión rotunda.

Los gastos realizados hasta ahora en el "534" ascienden a unos dos millones de libras, y para terminarlo serán necesarios 14 millones más. Los detalles del esquema financiero de la subvención no se conocen todavía, pero se tiene la seguridad que en el corriente año van a encontrar trabajo en Clydebank más de 3.800 obreros, sin contar los que se beneficiarán con la fabricación de los equipos contratados para el buque en diversas localidades.

En la nueva Compañía, que se llamará probablemente Cunard-White Star Lines, Limited, las dos agrupadas conservarán su personalidad, convirtiéndose en accionistas de la nueva entidad y nombrando sus representantes en el Consejo de Administración.

La Cunard aportará 15 paquebotes: tres de la línea Southampton-Cherburgo-New-York: el "Berengaria", "Mauretania" y "Aquitania"; el "Carinthia", "Franconia", "Lancastria", "Laconia", "Scythia", "Samaria" y los seis "A" (de unas 14.000 toneladas), del nuevo servicio Canadá-Atlántico.

La White Star transferirá 10 buques: "Majestic", "Olympic", "Homeric", "Britannic", "Georgic", "Adriatic", "Cagliari", "Doric" y "Laurentic".

La "superproducción" en el mar.

El magistral artículo que el doctor Wohl, Director de la Sección Transportes y Comunicaciones de la Cámara de Comercio Internacional de París, nos ha dedicado para nuestro primer número, pone de manifiesto las consecuencias de una política de "superproducción" que ha llevado a la navegación a situación análoga a la que padecen en el mundo diversas industrias.

Sin embargo, las soluciones de armonía internacional que él preconiza no son, por desgracia, las que se siguen en los momentos actuales.

En otros editoriales hemos dejado señalada la nueva política de decidida protección, es decir, de franca lucha individualista, que Inglaterra va a adoptar en breve plazo. La carrera de la competencia continúa sin que se intente una solución de fondo que pueda sentar las bases de un tranquilo porvenir cuando la agudización que en todos los problemas produce la crisis cese con el anhelado resurgir económico.

El valor de la investigación.

Una interesante descripción que encontrará el lector en este número, relativa a las modificaciones introducidas en las dimensiones y forma del casco de cuatro buques de la Hamburg Amerika Linie, le hará ser claramente el valor económico de la investigación y la fecundidad de la teoría.

Como consecuencia de los modernos estudios sobre las resistencias que las formas de los buques presentan en su movimiento, la Compañía citada va a lograr una economía en su explotación, mejorando de paso las instalaciones de sus buques.

La nueva política marítima inglesa.

La fecha que queda señalada en un editorial anterior marca un cambio trascendente en la política económica inglesa. La Gran Bretaña ha sido tradicionalmente opuesta a todo subsidio a la marina mercante nacional. El principio del subsidio era considerado como contrario a la política inglesa de libre concurrencia, opuesta a toda medida de protección a una industria que no pudiera vivir por sus propias fuerzas.

Es preciso sin embargo, tener en cuenta que Inglaterra comenzó, después de la guerra, una política de renovación de su marina mercante para conservar su supremacía, prestando enormes capitales a sus armadores para construir navíos modernos bajo el régimen de "Trades Facilities Act", hasta que fué abolido por el exceso de tonelaje, que la crisis dejaba amarrado.

Merece recordarse el intento que para la resolución de los problemas de la navegación representó la General Convention of Geneva on Maritime Ports (1923), en la que se estipuló que no se podrían hacer distinciones de bandera en lo que se refiere a tarifas de puertos o de Aduanas. Convenio ilusorio ya que un Estado podía elevar por igual las tarifas de sus puertos y crear con el nuevo ingreso un fondo para satisfacer subsidios a los buques de su bandera.

Esta ineficacia y la realidad de que las principales naciones marítimas protegían a sus flotas mercantes, creó en Gran Bretaña un fuerte movimiento de opinión hacia la concesión de una ayuda del Gobierno a la navegación nacional.

En la Memoria que la Chamber of Shipping, de Londres, elevó al Gobierno, se llegaba a la petición concreta de una prima a la navegación de diez chelines por tonelada y año y de una prima de desguace de cinco chelines por tonelada. Ayuda cuyo coste se estima en tres millones de libras esterlinas por año.

Además, se solicita del Gobierno otro género de protección, consistente:

1.º En la revisión o establecimiento de tratados comerciales a fin de llevar a los navíos británicos una parte razonable del tráfico.

2.º En limitar la preferencia acordada a los productos del Imperio a los importados por buques británicos, estableciendo recargos sobre las mercancías que importen navíos de otra bandera.

3.º En establecer un régimen de licencias inspirado en el que rigió durante la guerra.

El Gobierno inglés no puede, naturalmente, considerar la política de subsidios como una solución. La usará como usa un médico los balones de oxígeno con un enfermo. Pero no cabe duda que tiene que adoptar para la navegación una política de protección análoga a la que adoptó para su comercio y combatirá los graves efectos que para su economía entraña el "dumping" que representa la política de subsidios seguida por naciones marítimas, como combatió los efectos del "dumping" comercial.

Como datos curiosos registramos las subvenciones anuales de que gozan las flotas mercantes de diversas naciones:

Estados Unidos.....	£ 16.800.000	España	£ 1.700.000
Italia	£ 4.900.000	Alemania	£ 1.500.000
Francia	£ 4.000.000	Japón	£ 1.000.000

El tonelaje británico, que en 1913, representaba el 43 por 100 del mundial, ha declinado a ser solamente el 29 por 100 en la actualidad, a pesar de los muchos grandes buques alemanes que pasaron a poder de Inglaterra al finalizar la gran guerra.

Actualmente, hay en los puertos ingleses buques amarrados por un total de 1.500.000 toneladas, con 40.000 marineros desembarcados, sin trabajo.

El señalado "dumping" no solamente se manifiesta en forma de subvenciones. Citemos, por ejemplo, la competencia que representan los salarios. En los buques ingleses, el término medio es más de tres veces superior al de un buque japonés.

Los actuales momentos tienen, pues, una importancia excepcional para la flota mercante británica y, por tanto, para la navegación mundial.

El Gobierno inglés va a proteger la navegación bajo su bandera. El método a seguir se conocerá pronto. La influencia de esas medidas en la navegación internacional también se dejará sentir pronto.

Un peligro para nuestra exportación. En la descripción del moderno puerto de Haifa, que nuestros lectores encontrarán en otro lugar de este número, figuran datos sobre la exportación de naranjas que va a facilitar dicho puerto, que merecen un comentario.

Una de las riquezas que aportan una cifra de consideración a los ingresos nacionales, es la exportación de naranja. Todo el que hojee la Prensa técnica extranjera, está acostumbrado a leer en sus páginas frecuentes amenazas a nuestra exportación frutera, como represalia por nuestra política de desmedida protección, aun a industrias que dentro del recinto nacional no existen.

La puesta en explotación de los naranjales de Jaffa es una consecuencia de aquella política. Para nuestra economía representa esa competencia y otras muchas que nos van cerrando los mercados extranjeros, un peligro tremendo. Para nuestra navegación, la estrangulación del comercio exterior es un motivo de ruina.

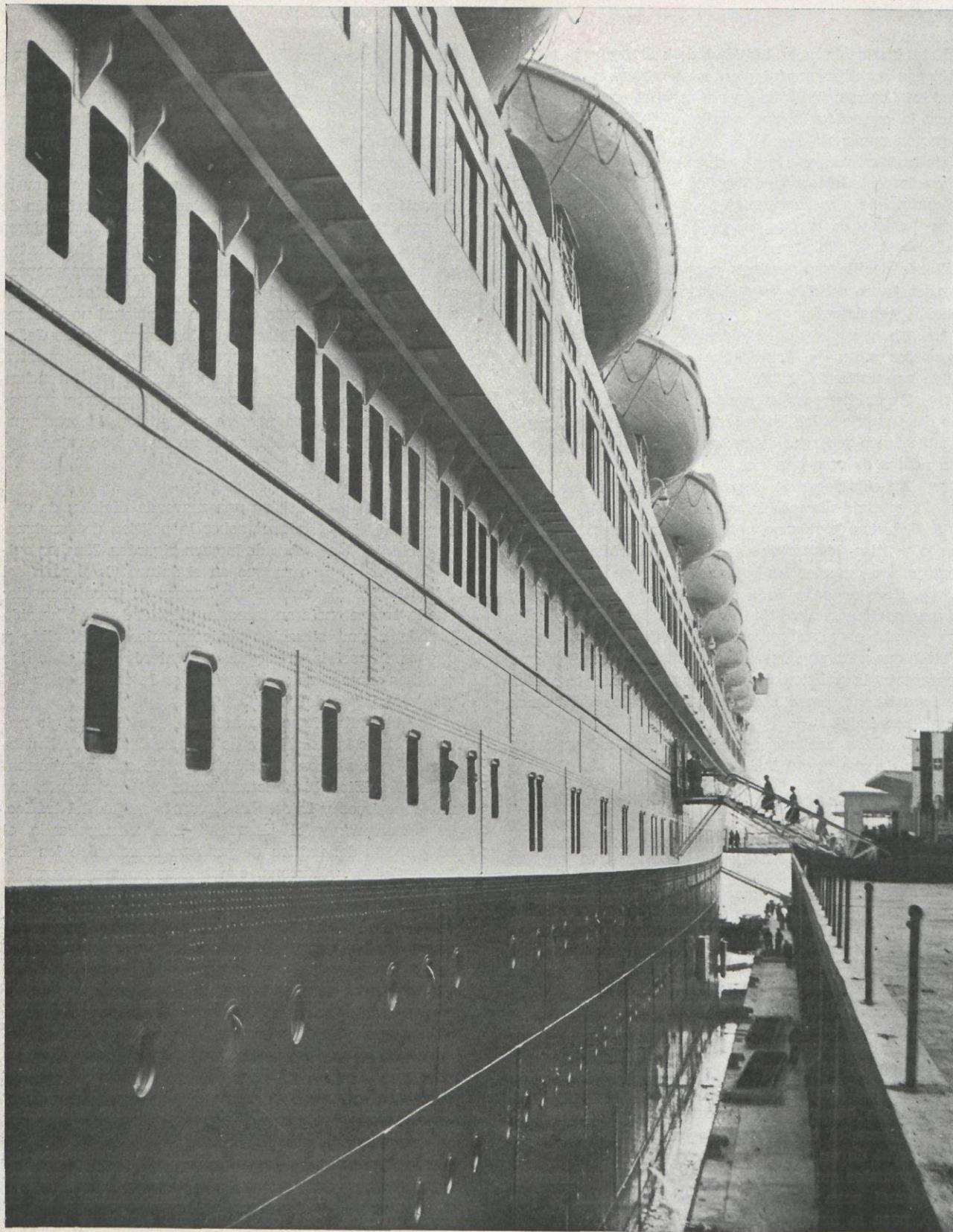
El "super-transatlántico" Hay una marcada división de opiniones sobre la política de construcción de buques gigantes. Muchos opinan que en el futuro "la vereda del

Atlántico" será surcada por buques de tamaño medio; que la competencia en tamaño, velocidad y lujo ha sido llevada a una situación antieconómica insostenible y que es imposible conseguir un interés módico a las enormes sumas que se invertirán en la construcción del "Normandie" o del "534".

Por el contrario, otros afirman que el prestigio nacional exige la exhibición de esas maravillas de la técnica y que su construcción responde a una preferencia del público bien determinada. Evidentemente, los navíos veloces y lujosos se llevan lo mejor del tráfico. El "Bremen" y el "Europa" han monopolizado el 66 por 100 del tráfico de primera clase entre los Estados Unidos y Europa, con tarifas no muy elevadas, ya que la mínima era de 50 libras por persona.

Emplean también los defensores del "supertransatlántico" el argumento de su mayor economía en potencia por tonelada de desplazamiento. Y, en efecto, para mover a 25 millas por hora un buque medio de 25.000 toneladas, con eslora de 190 metros, se necesitan 60.000 CV., mientras que con 100.000 CV. se puede mover a la misma velocidad un navío como el "534", de 315 metros de eslora y tonelaje tres veces superior. Con potencia tres veces superior a la del buque de 25.000 toneladas, el gigantesco "Cunarder" podría mantener una media de 33 nudos.

Si la velocidad es, como indudablemente ocurre, un motivo de atractivo para el pasaje, sólo se consigue económicamente, por tonelada de desplazamiento, en un buque grande. Una compañía que explotase un sólo buque de esta naturaleza haría un buen negocio. El daño, donde se produce es en la inutilización de los capitales invertidos en el tonelaje que cada navío gigante deja inactivo.



El "Rex", de la Compañía Italia-Flotte riuniti-Génova, es una de las mayores naves del mundo. Presta servicio en la línea Génova-New York. Tiene 268,25 m. de eslora y 31 de manga. Su desplazamiento es de 54.000 toneladas, y su velocidad media en servicio superior a 27 millas por hora

El exceso de tonelaje y la limitación de las dimensiones de los buques

POR EL DOCTOR PAUL WOHL, DIRECTOR DEL SERVICIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
DE LA CÁMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL, PARÍS

Se han tratado de limitar los armamentos militares, ¿por qué no hacer lo mismo con los armamentos comerciales? Esta es la cuestión. ¿La limitación de los armamentos comerciales es posible? Para un cierto número de países se ha intentado limitar y reglamentar la producción y la venta de azúcar, potasa, acero y otros muchos productos. ¿Por qué no ha de ser posible limitar la producción, las dimensiones y el servicio de los buques?

Este problema es de solución más difícil que los anteriores.

El Cartel de la potasa puede actuar fácilmente porque los principales yacimientos están limitados al territorio de Francia y Alemania.

El Cartel de los productores de materias colorantes puede actuar gracias a la superioridad técnica de los países en el mismo interesados, y aunque el Cartel del acero esté lejos de ser mundial, puede funcionar, mejor o peor, porque la competencia de los aceros americano y asiático no se hace apenas sentir en el mercado europeo, debido a que la distancia de transporte es demasiado grande.

La situación del famoso Cartel Shadborne, el Cartel del azúcar, ya es más difícil: Francia, Inglaterra y sus dominios y la Unión Soviética no entran en su constitución. Y fuera del azúcar, los acuerdos mundiales entre los productores de primeras materias de uso común, como el trigo, por ejemplo, se han frustrado siempre.

La situación de los armamentos comerciales es algo parecida, pero todavía más complicada.

Casi todos los países del mundo tienen astilleros, y aquéllos que tienen limitada su capacidad de construcción, pasan sus encargos a los constructores de otros países.

Casi todos los países del mundo estimulan y favorecen, directa o indirectamente, su navegación marítima y sus armamentos comerciales. Frecuentemente, estos favores y estos estímulos se traducen en facilidades de orden financiero o fiscal o en subvenciones a la construcción naval.

Ahora bien; no olvidemos que la navegación no es

una industria nacional. Todos los Estados europeos han procedido a la ayuda de su agricultura; pero la agricultura produce principalmente para el mercado nacional. Por el contrario, la navegación es, por definición, internacional. Ningún gobierno puede suponer que su marina mercante está destinada a transportar las importaciones y las exportaciones nacionales especialmente.

Este hecho queda señalado con toda claridad en la Memoria sobre las dificultades con que tropieza la navegación marítima, presentada en el año 1931 a la Sociedad de las Naciones por la Cámara de Comercio Internacional, y que fué trasladada por aquélla a todos los Gobiernos que la componen.

La mayor parte de las líneas regulares no pueden encontrar bastante tonelaje de mercancías delicadas y de calidad para que el transporte de ellas exclusivamente pueda dar resultados económicos, lo que obliga a completar la carga con mercancía a granel. Por ejemplo en Francia, es muy raro que la mercancía a granel se cargue en los puertos franceses, y los buques de esta nacionalidad se ven obligados a buscar el grueso de sus cargamentos en los puertos del mar del Norte y del Báltico, completándolo en los puertos nacionales con mercancía en general de poco volumen, pero de gran valor, y así resulta que estos buques sirven a la vez los intereses nacionales y los internacionales.

En Inglaterra, el pabellón inglés cubre más del 50 por 100 del tráfico mundial de alta mar. La mitad de este 50 por 100 es expedido o recibido por los puertos extranjeros, y la otra mitad por los puertos británicos. Y al mismo tiempo el 40 por 100 del comercio inglés es transportado por buques extranjeros.

Estos dos ejemplos demuestran, por sí solos, la diferencia que existe entre la navegación marítima y todas las demás industrias, y prueban, además, que es inútil ensayar en un país determinado, en interés de su comercio, sea nacional o internacional, la restricción del tráfico marítimo a su pabellón.

La competencia general de los armamentos comerciales y el carácter internacional de la navegación nos

enseñan una cosa: que un acuerdo en la reducción del tonelaje, o en la limitación de las dimensiones de los buques, ha de ser completo e internacional, o de lo contrario, no podrá existir.

En la magistral Memoria del Ministerio británico de Transportes se llegaba a la conclusión de que todas las medidas nacionales adoptadas en este sentido fracasarían y además serían perjudiciales en alto grado, puesto que no beneficiarían exclusivamente a la navegación nacional, sino que automáticamente se beneficiarían los armamentos del mundo entero. Por lo tanto, no deben hacerse restricciones y sacrificios sobre la base de un plan nacional.

Algunos esfuerzos aislados se han hecho, hay que reconocerlo, por algunos países. Alemania, América, Italia y Japón han decidido estimular el desguace de los buques viejos. Pero no cabe pensar que con ello se intente llevar remedio al mal general de la desproporción que existe entre la capacidad de transporte y el volumen del tráfico. Los acuerdos propuestos en estos países preven la desaparición, en los tres próximos años, de dos millones de toneladas.

Según el proyecto japonés, la mitad del tonelaje viejo sería reemplazado por nuevas construcciones navales. ¿Qué efecto inmediato podrá tener la desaparición de dos millones de toneladas en una época en que existe todavía un sobrante de 13.500.000 toneladas?

Evidentemente, cuando los negocios se restablezcan, cuando los buques actualmente inmovilizados en los puertos vuelvan a la mar, la desaparición de dos millones de toneladas producirá cierto efecto sobre el mercado de fletes; pero aún así será un efecto mínimo. Dos millones de toneladas menos en un tonelaje mundial de 66 millones, no es gran cosa, y además hay que tener en cuenta que se trata de buques viejos. Si se recuerda que la disminución natural de tonelaje es, anualmente, de un millón de toneladas por término medio, esta cifra de dos millones de toneladas que serían retiradas en el curso de tres años, y de la cual una parte sería sustituida, pierde toda su importancia.

Es evidente que ni Alemania, ni América, ni Italia, ni Japón tratan de limitar de una manera general el tonelaje sobrante. De lo que se trata es de justificar un nuevo concurso financiero a la navegación nacional. En el fondo estos famosos proyectos parece que se reducen a lo siguiente: El Estado acuerda, directa o indirectamente, tomando como intermediario a un grupo de bancos, conceder una indemnización a

los armadores que accedan a desguazar o a retirar del servicio sus barcos anticuados e inutilizables, cosa que no harían espontáneamente.

No hay duda de que soamente una acción internacional sería susceptible de aliviar la situación, y en este sentido creemos se ha pronunciado el Subcomité de Transportes de la Comisión Franco-Alemana.

La idea del plan internacional no es nueva. El mérito de la iniciativa pertenece a la Baltic and International Shipping Conference, en la que han colaborado la Conferencia Internacional de Armadores de Londres y la Cámara de Comercio Internacional de París.

La Comisión de Transportes por mar de la Cámara de Comercio Internacional examinó, en marzo de 1932, la cuestión del excedente de tonelaje desde diversos aspectos: subvención a la navegación y a los constructores navales y adaptación racional del tonelaje a las necesidades del mercado.

La Cámara, no queriendo resolver el problema precipitadamente, recomendó la constitución de un Comité Internacional compuesto de armadores, banqueros, representantes de las industrias interesadas en el desguace de buques y representantes de los astilleros, con el concurso de algunos economistas independientes. M. Cuno, antiguo canciller del Reich y después presidente de la Hamburg Amerika Linie, aceptó la presidencia del Comité. Antes de convocar este Comité, la Cámara de Comercio Internacional prefirió conocer el dictamen de la Conferencia Internacional de Armadores, que representa a los primeros interesados. Esta Conferencia que, como la Cámara Sindical de Armadores del Reino Unido, había demostrado siempre una gran reserva sobre los diferentes proyectos estudiados para remediar el exceso de tonelaje, decidió a su vez la constitución de un Comité especial para el estudio de los proyectos presentados por la Conferencia del Báltico. Dicho Comité presentó en octubre de 1932 una Memoria preliminar, de la que no se puede sacar otra consecuencia sino que es difícil llegar a un acuerdo, y que las deliberaciones con motivo de un plan internacional de desguace de buques viejos continuarán.

SOLUCIONES ESTUDIADAS

Veamos, primeramente, cuáles son los proyectos que se han estudiado.

La Conferencia Internacional de Armadores ha preparado dos proyectos para la Conferencia del Báltico:

uno, relativo al desguace de buques viejos; otro, proponiendo que una parte del tonelaje actual quedase temporalmente retirado del servicio.

El primero parte de la idea de que la depresión económica durará todavía cierto tiempo y que no se volverá sino muy lentamente a una prosperidad semejante a la de 1928-1929; el segundo se funda en la hipótesis de que, una vez restablecida la confianza, los negocios volverán a alcanzar el nivel que tenían antes de la crisis. La Conferencia Internacional decidió tomar en consideración únicamente el primer proyecto, de donde puede deducirse que su Comité de estudio tiene un criterio más bien pesimista.

Este primer proyecto de la Conferencia Báltica propone la destrucción de todos los buques que tengan más de veinte años y cuyos propietarios estén conformes con el desguace mediante una razonable indemnización, la que dependerá en gran parte del precio de la chatarra. Deberían desguazarse así durante el primer año diez millones de toneladas. Las indemnizaciones se suministrarían con cargo a un fondo garantizado por los recursos procedentes de un derecho de puerto, que se descontaría durante algunos años, a la manera del antiguo impuesto español de derramas, a todos los buques que hagan escala en los puertos de los países participantes del acuerdo y sería administrado por las Asociaciones Nacionales de Armadores. Así se evitaría tener que recurrir al fisco.

El segundo proyecto propone solamente la inmovilización temporal de un cierto número de barcos, con o sin indemnización, para los armadores que hubiesen aceptado la retirada del servicio, y con o sin multas en caso de violación del acuerdo. Un Comité internacional administraría el fondo de indemnizaciones, formado de la misma manera que en el primer proyecto, y decidiría, además, a qué barcos afectaba el acuerdo, según las necesidades del mercado.

Conviene mencionar también un tercer proyecto, semejante al segundo, y relativo a la inmovilización de los buques tramps. Según este proyecto, los armadores de barcos tramps se comprometerían a retirar del servicio un cierto número de ellos de más de 2.000 toneladas. Los armadores de buques de las líneas regulares se comprometerían, por acuerdo amistoso, a no hacer gestiones para aumentar sus cargamentos a granel con perjuicio de los propietarios de buques vagabundos o tramps. La realización de este plan estaría confiada a un Comité internacional, que debería:

1.º Determinar el tonelaje que habría de inmovili-

zarse, disponiendo a continuación los cambios necesarios con arreglo a las reglas establecidas.

2.º Decidir sobre la exención del plan para cierta parte del tonelaje o para ciertos buques.

3.º Examinar las reclamaciones eventuales respecto a la aplicación del plan en casos particulares. Este estudio ha sido también rechazado por la Conferencia Internacional de Armadores.

Pero existe todavía un plan regional que ha sido recomendado también por la Conferencia Báltica, en el que se propone para el transporte de maderas procedentes de los puertos del Báltico y del Mar Blanco, la inmovilización de la mitad del tonelaje alemán, danés, noruego y sueco que efectúa de ordinario estos transportes durante los meses de mayo, junio y julio.

El plan más radical es de origen francés, y su autor, M. Raoul Venture, tiene el mérito de haber sido el primero en presentar un proyecto estudiado hasta en sus menores detalles. Se ha publicado en el "Sémaphore de Marseille", en agosto de 1931, y se puede resumir del modo siguiente:

1.º Suspensión absoluta de toda nueva construcción naval que no esté destinada a sustituir a los buques anticuados; limitación de todas las construcciones navales del mundo a un millón de toneladas por año, aproximadamente. Con esto se reduciría el tonelaje mundial en 15 millones en un plazo de diez años, puesto que la pérdida natural de buques, según Venture, es de toneladas 2.500.000, de las que únicamente se sustituyen los 2/5.

2.º Durante un período de diez años se desguazarían todos los buques que tengan más de veinticinco años, siendo el resultado de esto el desguace de 26 millones de toneladas en el plazo indicado.

3.º Los armadores que accediesen al desguace de sus buques, así como los astilleros, percibirían una indemnización, que sería de 75 francos por tonelada, en pagos escalonados durante diez años, con un interés del 5 por 100 sobre el importe total de la indemnización hasta su abono total; se establecería un impuesto especial de 26 céntimos por tonelada y 10 francos por pasajero sobre todos los transportes, a fin de asegurar el pago de las mencionadas indemnizaciones. Se calcula que el tráfico de mercancías pagaría el 75 por 100, y el de pasajeros, el 25 por 100 de la totalidad.

4.º El producto de estos derechos no solamente cubriría los gastos indicados anteriormente, que se calculan en 201.187.500 francos, sino que, además, permitiría el abono de una indemnización al personal des-

pedido de los astilleros navales y a los obreros que quedasen en paro forzoso por la aplicación de este proyecto. Este fondo cubriría también los riesgos de las pérdidas eventuales durante los desguaces, como consecuencia de las fluctuaciones del precio de la chatarra.

Este proyecto es evidentemente muy interesante y tiende a limitar en 71 millones de toneladas el tonelaje que—si creciese al ritmo actual—llegaría en diez años a 112 millones de toneladas.

Su punto de partida es el siguiente: La progresión del tráfico es más lenta que la del tonelaje, puesto que de 1895 a 1913 el crecimiento de aquél ha sido de 118 por 100, mientras que el de éste, de 238 por 100, y de 1913 a 1930, el tráfico ha aumentado en un 20 por 100, mientras que las flotas crecieron en un 57 por 100. Por otra parte, de 1895 a 1900 el tráfico aumentó el 31 por 100; de 1900 a 1906, el 29 por 100; de 1906 a 1913, el 25 por 100, lo que demuestra que el crecimiento del tráfico es cada vez más lento. Si se tiene en cuenta, además, que la relación entre la capacidad en peso y la capacidad cúbica de los buques se ha mejorado al mismo tiempo que la elevación sensible de la velocidad media, ha permitido una rotación más rápida, se deduce que la divergencia entre el tráfico y el tonelaje es todavía superior a la que acusan las anteriores cifras.

Se puede estar en desacuerdo con M. Venture sobre una u otra cifra, y hasta se pueden establecer perspectivas más brillantes para el porvenir; pero no cabe duda que su plan es digno del más alto interés, y por esta razón el secretario general de la Cámara de Comercio Internacional ha llamado la atención sobre él al Comité de Estudios de la Conferencia Internacional de Armadores.

Todavía quedan por examinar algunos proyectos, uno de ellos de M. Kiep, director de la Hamburg Amerika Linie, que tiene cierto interés, porque M. Kiep tomó parte en los trabajos de la Comisión Francoalemana. Propone demoler todos los barcos de más de veinte o veinticinco años, mediante indemnizaciones a sus armadores, y a tal efecto propone la constitución de un fondo común al que los armadores de todos los países contribuirían en cuantía proporcional a su tonelaje viejo.

Este plan no se ha estudiado en todos sus detalles, ignorándose principalmente si serían los países con marina mercante relativamente nueva, o, por el contrario, los que tengan gran número de barcos antiguos, los que deberían aportar más al fondo común.

Otro plan, un tanto fantástico, ha sido estudiado por

M. Gustave E. Sandstrom, de Gothembourg, que propone, para el Báltico y el Mar Blanco, el nombramiento, en cada uno de los países que participasen de este tráfico, de una personalidad independiente, que no sea armador, a la que se darían poderes dictatoriales. Estos dictadores se pondrían de acuerdo sobre el tonelaje total a dedicar a este tráfico, sobre el reparto del mismo entre los contingentes nacionales y sobre las condiciones de transporte, pólizas de fletamento, etc. Cada dictador estaría asesorado por un Comité consultivo.

El proyecto de M. A. C. Oldtmann, del Armamento Dieppe, de Amberes, trata de constituir una nueva Asociación Internacional de Armadores, que actuaría de acuerdo con un Comité especial de la Sociedad de Naciones, proponiendo que cada país quedase obligado a mantener su tonelaje actual durante diez años; además, en virtud de un convenio internacional, debidamente ratificado y previendo las sanciones necesarias, cada país impondría a los buques que hiciesen escala en sus puertos un flete mínimo para las principales mercancías que transportan las líneas regulares, y para las que constituyen el principal cargamento de los tramps; por otra parte, cada país protegería a los armadores que hacen servicios regulares, prohibiendo a los demás, cualquiera que sea su nacionalidad, establecer servicios en competencia, si aquéllos disponen de tonelaje suficiente, proporcionan buen servicio y ofrecen la seguridad necesaria.

En fin, para completar la lista, he aquí el proyecto del Dr. Schumacher, de la Schult Shipping Co, de Fleusburg, que ya ha sido propagado por la gran revista alemana "Hansa". En este proyecto se propone:

1.º La conclusión de un acuerdo relativo a la demolición de todos los buques que tengan más de veinte años y de 1.000 a 8.000 toneladas.

2.º Adhesión de los principales países marítimos solamente, aplicándose sus preceptos tan sólo a los buques destinados a una de las principales líneas de tráfico (Plata, Australia, América del Norte, Mar Negro y Mar Blanco).

3.º Indemnización a los propietarios de buques que tengan de veinte a veinticinco años, de 60 Rm., o sea 360 francos, por tonelada bruta y desguazada, y 40 Rm., o sea 240 francos, por tonelada para los buques más antiguos.

4.º Desguace total de 10.500.000 toneladas, elevándose los gastos a 500.000.000 Rm., o sea 3.000 millones de francos.

5.º Cada país contribuirá al fondo común con

14,34 Rm. por tonelada bruta del tonelaje total que le quedase después de la realización del proyecto.

El doctor Knottenbelt ha presentado otro proyecto estudiado por un grupo de armadores holandeses. Según éste:

1.º La construcción de nuevos buques se prohibiría en todos los países europeos y en los Estados Unidos de América durante un cierto número de años, proponiéndose el de 5.

2.º No se haría excepción a esta regla más que en el caso de desguazarse un tonelaje equivalente al que se proponga construir.

La proporción entre el tonelaje construido y el desguazado se fijaría cada año, según la situación general del mercado. Durante los tres primeros años se recomienda la absoluta prohibición de toda nueva construcción naval, a menos que se desguace un tonelaje triple de buques viejos; si en estas condiciones se quisiera construir un buque nuevo, sería necesario comprar tonelaje viejo, o bien adquirir un permiso de construcción a los demás armadores que dispongan de tonelaje antiguo. Si se considera que se han botado durante el año 1931 más de millón y medio de toneladas en buques nuevos, sería preciso desguazar cerca de cinco millones de toneladas para poder continuar construyendo al ritmo actual.

Citemos, por fin, el proyecto más reciente, que obedece a la idea expuesta por M. de Raulin, de limitar las dimensiones de los paquebotes, principalmente en su eslora y en su velocidad.

CONSIDERACIONES ECONÓMICAS

He aquí expuesta una idea de conjunto de todos los proyectos presentados. Todos parten de la idea de que hay exceso de tonelaje. Todos insisten en el hecho de que el tonelaje mundial ha pasado de ser de 43 millones en 1914 a 68 millones en 1931, ó sea, que ha experimentado un aumento del 57 por 100, mientras que el comercio internacional, después de haber aumentado en 1929 el 28 por 100 con relación a 1913, ha quedado después, hasta 1931, sensiblemente al mismo nivel, y en la actualidad se encuentra a un nivel muy inferior.

Todos estos proyectos suponen que la depresión económica persistirá; unos suponen que se anuncia un período de diez años de malos negocios y perturbaciones, o aún que la economía mundial se esfumará completamente ante los nacionalismos económicos; otros estiman que la crisis no ha de desaparecer de un día a

otro; según ellos, la crisis actual es sobre todo política y se explica por la falta de confianza que caracteriza las relaciones entre los Estados.

Sea lo que sea —no podemos entrar en el fondo de la cuestión— todos están de acuerdo en lo que las cifras confirman de manera incontestable: que el tonelaje ha aumentado de 1914 a 1929 en una proporción mucho mayor que el volumen del comercio mundial; todos coinciden en la conclusión de que este hecho es lamentable, y muy pocos son los que se consuelan pensando que semejante evolución estaba, está y estará dentro del orden natural de las cosas.

Se puede evidentemente invocar el hecho que los cambios entre los grandes países industriales de Europa disminuyen en relación con sus exportaciones a los países extraeuropeos; que la mayor parte del comercio internacional se transporta por vía marítima y que el índice del volumen del comercio mundial es una cifra abstracta. Pero todos están de acuerdo en decir que es preciso adaptar el tonelaje a las necesidades del mercado de fletes. Cabe preguntar, sin embargo, si tal adaptación es posible. Muchos proyectos se han estudiado, pero ¿pueden ser llevados a la práctica? El acuerdo internacional entre los armadores debe comprender a todos los grandes países marítimos. ¿Será posible llevarlo a cabo?

Los armadores de los Países Bajos, Escandinavia, Alemania e Italia parecen dispuestos a adherirse a un acuerdo; pero ningún proyecto se podrá realizar sin la adhesión de los armadores británicos. ¿Cuál será su actitud definitiva? Se ignora.

M. Cuno, presidente del Comité de la Cámara de Comercio Internacional, se ha puesto en relación con armadores y banqueros conocidos en todos los países marítimos; es de esperar que sus esfuerzos serán coronados por el éxito, pero las dificultades son enormes. A pesar de la crisis y a pesar de la penuria de los capitales, la competencia entre los armamentos continúa.

Mientras que el doctor Knottenbelt, de acuerdo con sus amigos holandeses y con gran número de economistas eminentes, estima que en la actualidad hay un sobrante de 20 millones de toneladas, en 1931 se han construido, como ya se ha dicho, más de millón y medio, y en octubre de 1932, según el Lloyd's Register, se encontraban en construcción 192 buques, con un tonelaje total bruto de más de 900.000 toneladas. No hay duda que existen serias razones de hecho que se oponen a un acuerdo internacional. Examinemos estas razones que obligan a los Estados a aumentar su Marina mercante,

Haré abstracción de las medidas inspiradas en razones sociales y financieras. Es cierto que no se pueden detener en un momento las industrias importantes. Los apuros financieros de las grandes industrias, la liquidación inminente de Sociedades importantes, el aumento del paro obrero, son peligros que todo Gobierno se siente obligado a evitar. Estas son razones excepcionales de las que no hablaremos.

Recuerdo haber tenido el año 1931 una larga conversación con el presidente del Shipping Board de los Estados Unidos para analizar las razones económicas que incitan a los Estados a estimular y subvencionar su Marina mercante. Sabemos en qué proporción ha subvencionado el Estado americano sus construcciones navales y que el sobrante que ahora se padece, es debido en gran parte al súbito aumento de su Marina mercante durante y después de la guerra. El presidente del Shipping Board me hablaba del prestigio nacional cuyo símbolo es el pabellón, replicándole yo que una parte muy grande de las mercancías exportadas se destinan a compradores que ignoran el pabellón, bajo el cual se han transportado. Me admitía que muchas veces se tiende a exagerar la importancia del prestigio que al pabellón pueda aportar la Marina mercante, pero me presentó otra objeción acaso de más peso.

Las exportaciones de mercancías con pabellón nacional aseguran la fidelidad de la clientela extranjera y alejan la concurrencia; pero ¿se cree verdaderamente que un capitán inglés o francés no sabrá hacer otra cosa que beneficiar a los exportadores de un país de las relaciones de negocios del comerciante americano que le confie su mercancía? A pesar de la doctrina del nacionalismo económico, las diferentes ramas y grupos comerciales de un mismo país no son siempre tan homogéneos como creen algunos hombres políticos. Sabemos, por otro lado, que, por razones técnicas, una gran parte de las exportaciones del más importante país marítimo no pueden ser transportadas por la navegación nacional. Aquellas razones no tienen ningún valor.

Pero evidentemente en cada país existe el deseo de mejorar su balance nacional de pagos y aumentar, como hemos dicho al principio, sus exportaciones invisibles. Mr. Frowein, antiguo presidente de la Cámara de Comercio Internacional, ha insistido en un brillante discurso pronunciado en Londres, en lo absurdo de esta política, que consiste en querer asegurar a cada país, sin excepción, un excedente de exportación; estos excedentes se devorarían fatalmente unos a otros.

Hace dos años el economista sueco Helander propu-

so a la Cámara de Comercio Internacional que se emprendiese una acción para detener o por lo menos limitar las subvenciones a la navegación y a las construcciones navales. Por aquella época cambié impresiones con algunos miembros de los sectores marítimos, y entre las opiniones recibidas quiero señalar la siguiente:

“Las subvenciones están inspiradas en dos razones: unas de economía política y otras de política militar; las primeras son menos peligrosas. Cito como ejemplo las líneas francesas declaradas públicas que se explotan sin miras a su rendimiento, a fin de asegurar las relaciones entre la madre patria y sus colonias; las subvenciones concedidas a las líneas que transportan el correo postal son del mismo orden; si tales subvenciones cuestan demasiado caras o no consiguen aumentar el tráfico, se las ve desaparecer generalmente. Las subvenciones de orden militar son mucho más peligrosas para la navegación nacional. Para su defensa no tiene valor ningún argumento de orden económico. Una vez concedidas son difíciles de suspender, aunque las autoridades militares lo deseen; se observa con frecuencia que los que las disfrutan se acostumbran con gusto a ellas e invocan argumentos de orden económico en favor de su continuación, a falta de otros argumentos de orden militar. Las razones de orden militar son: la construcción desmedida de cruceros auxiliares, política ya sentida antes de la guerra en casi todos los países. Se conceden subvenciones a los armadores que se comprometan a construir sus barcos en forma tal que permitan una rápida transformación en caso de guerra. Las conferencias y los acuerdos relativos al desarme naval de estos últimos años han provocado en todos los países una verdadera lucha por las subvenciones; mientras más se limitan los barcos de guerra, más se quiere botar buques auxiliares, empleando esta palabra en su más amplio sentido—sigo reproduciendo las manifestaciones de mi interpelado—; éstos serán, bien buques sobre los que se pueda colocar cañones, bien buques rápidos que sirvan para el transporte de tropas, bien buques especiales como los tanques, etc., de los cuales pudieran tener necesidad los países cuyo abastecimiento haya de hacerse necesariamente por vía marítima. Las proposiciones de M. Helander son tanto más irrealizables cuanto que exigen la supresión de las subvenciones a los grandes paquebotes, que son precisamente los que presentan mayor interés militar. Todos los países adolecen del mismo defecto; los armadores desearían librarse de los efectos de esta política; todo el mundo ve el peligro, pero se ignora el remedio eficaz”.

Por mi parte añado a lo anteriormente transcrito que es el resultado de una larga reflexión, y la situación de su autor no permite dudar de la exactitud de lo que pronostica. Estas son, en efecto, las razones que mueven a los Estados Unidos para estimular la Marina mercante.

Es preciso ver claro; los argumentos que acabo de citar confirman, a mi juicio, la necesidad de una acción de solidaridad internacional; pero ¿en qué sentido debe dirigirse?

Antes será necesario llegar probablemente a lo que M. René Moreux ha llamado un Washington de la Marina mercante: a un acuerdo en virtud del cual los grandes países marítimos se obliguen a mantener una determinada proporción entre sus Marinas mercantes y a limitar las nuevas construcciones navales. Es imposible anticipar nada sobre el resultado de las deliberaciones en curso; pero parece probable que si se llega a una solución, será en el sentido indicado por los armadores holandeses, e implicará la suspensión o la imposición de condiciones a las nuevas construcciones; es decir, directa o indirectamente llevará consigo el desguace de una gran parte del tonelaje viejo.

El argumento de que los puertos se hacen para los buques, parece algo ligero. La mejora de los puertos después de la guerra, su engrandecimiento, no solamente en Europa, sino también en los países extraeuropeos, ha absorbido capitales de importancia. La amortización y el pago de intereses de estos capitales representan gastos fijos considerables. Hacemos constar aquí un estado de cosas del que se lamentan muchas industrias. Los gastos fijos se han elevado tanto y representan una proporción tan importante con relación a los salarios y a otros elementos variables, que frecuentemente se prefiere llevar una explotación con pérdida a una paralización absoluta en la actividad comercial.

El aumento de los gastos de puerto ha incitado con frecuencia a los armadores a aceptar fletes y efectuar transportes en condiciones que no hubieran aceptado en otras circunstancias. Pero, sin duda, la mejora y el moderno utillaje de los puertos son también el resultado de una competencia entre ellos.

No es solamente, pues, la competencia entre los armamentos comerciales lo que ha llevado al actual estado de cosas, sino también la propia competencia en el perfeccionamiento y capacidad de los puertos. Estimo que sería sumamente útil abrir una encuesta internacional acerca del desarrollo de los puertos des-

pués de la guerra, sobre su ampliación, sobre los capitales que en ellos se han invertido y sobre sus gastos fijos; no disimulo las dificultades de tal encuesta. No debería limitarse a una comparación de los derechos de puerto; las condiciones de cada uno son muy diferentes. Sería necesario determinar concienzudamente el alcance de la encuesta, teniendo en cuenta la técnica administrativa y fiscal, el sistema de los diferentes presupuestos públicos, etc... Acaso se llegase a la conclusión de que el acuerdo de limitar los armamentos comerciales debería completarse, al menos para Europa, con otro acuerdo relativo a los puertos. Acaso se me objete que tal acuerdo no es posible, recordando que la libre concurrencia es la ley fundamental que rige nuestro sistema económico, pero hay precedentes. La concurrencia puede ser canalizada y razonablemente limitada; nos esforzamos en hacerlo por medio de tratados comerciales, por convenios internacionales y por otras muchas medidas inútiles. Pero un acuerdo entre Gobiernos, no bastará quizá. Sería necesario, a mi juicio, controlar su aplicación.

Si se quiere sustituir la competencia de los armamentos militares y económicos por una colaboración internacional, es preciso organizarla. Será necesario que cada uno de los Estados renuncie a una parte ínfima de su soberanía, que colabore en la formación de un organismo internacional; en resumen, que tenga el valor de orientarse hacia una idea deseada por todos los grandes espíritus de nuestra civilización, que ha guiado a los grandes iniciadores franceses, desde el Abate San Pierre y los Enciclopedistas, a través de la Revolución y del Imperio, hasta León Bourgeois y Albert Thomas. Me refiero a la idea del super-Estado. Cada uno de nosotros ama al país donde ha nacido, su lengua, sus costumbres, como amamos a nuestras familias. Pero así como el amor familiar no ha impedido el amor al país natal, tampoco éste podrá impedir el desear, al menos para Europa, una organización más amplia, más segura que el panorama actual de los Estados.

Los Estados Unidos de América han creado una Comisión Federal del Tráfico, la Interstate Commerce Commission; los Estados alemanes han creado también, antes de unirse, una organización aduanera común. ¿Por qué los Estados europeos no han de lanzar las primeras bases de una administración internacional para constituir una Interstate Commerce Commission para Europa, a la que se dirigiesen directamente las Asociaciones nacionales de armadores, las Asociacio-

nes de puertos y otras agrupaciones económicas reconocidas, del mismo modo que las Asociaciones de patronos y los Sindicatos de obreros se dirigen directamente al Bureau International du Travail. Sólo una organización de este género podría asegurar, a mi juicio, la aplicación de los acuerdos de que hemos hablado.

Si queremos organizar la colaboración económica internacional, seamos consecuentes; no tengamos miedo a preconizar una idea que acaso en el momento presente sea impopular, pero cuya realización nunca ha sido tan necesaria. ¿De qué nos ha servido el Convenio internacional y el estatuto de los ferrocarriles? ¿De qué ha servido el Convenio internacional sobre el régimen y el estatuto de los puertos marítimos y otros muchos instrumentos diplomáticos que para limitar la carrera de los armamentos económicos, nuestro punto de partida, no preven otras sanciones que el recurso a La Haya, si los Gobiernos son conducidos a actos de malicia evidente?

Sabemos que toda la política económica va derecha al encuentro del espíritu de los Convenios y que ningún Estado se atreve a reprochar a otro sus incumplimientos, por el temor de ser acusado a su vez. Y la Sociedad de las Naciones, inmovilizada por su estatuto, convertida a la impotencia por los acontecimientos, no tiene ningún medio de intervenir sin estar asistida oficialmente por los propios Gobiernos. En este mismo caso, ¿cuáles serían sus medios de acción? La solución hay que buscarla pronto; quizá la Sociedad de las Naciones sea un organismo demasiado vasto; su actuación es más bien política y la acción que yo preconizo es puramente administrativa. Por esta misma razón estaría limitada a los Estados que tienen negocios comunes.

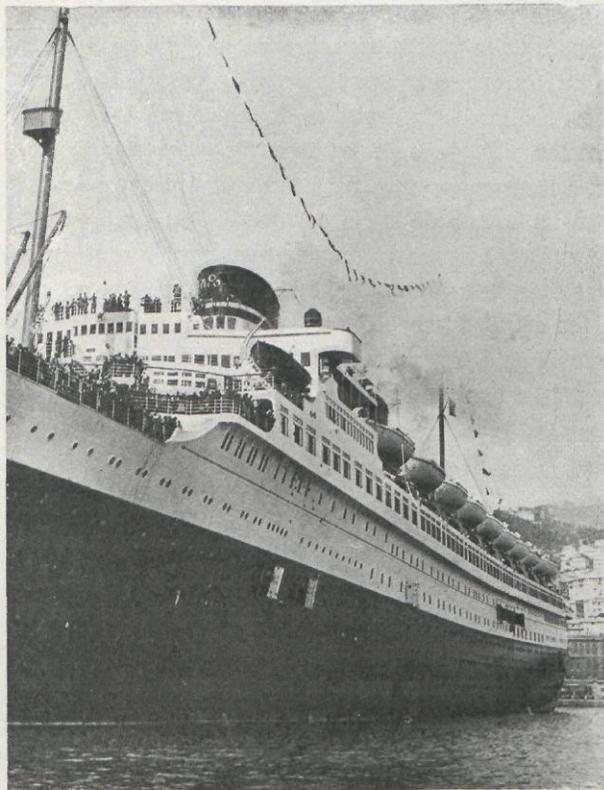
Si los Estados europeos tuviesen la valentía de crear para asegurar al menos la coordinación de sus administraciones nacionales respectivas, un organismo internacional administrativo permanente, ante el cual las Corporaciones reconocidas de los interesados tuviesen recurso directo, les sería más fácil sanear su política económica y coordinarla en ciertos aspectos.

Se me objetará que no es posible comenzar en el dominio de los transportes sin estar asegurada la solidaridad económica general. Pero ¿se puede comenzar por el final? Más vale comenzar por el principio. Sólo Pallas Athenea salió totalmente armada de la cabeza de Júpiter; su nacimiento es el símbolo de la creación de la Idea. Pero aquí estamos en el dominio de la acción. Para la creación de la tierra, Dios mismo tuvo necesidad de seis días.

CONCLUSIONES

Pero mi intención no es tratar cuestiones de economía general. Me he propuesto escribir de la interesante cuestión del exceso de tonelaje en la Marina mercante y de la limitación de las dimensiones de los buques, y termino con estas conclusiones: *La desproporción entre el tonelaje y el tráfico es, en gran parte, el resultado de la competencia de los armamentos económicos. La limitación del tonelaje sería deseable. Pero para que sea eficaz debería ser objeto de un acuerdo internacional de todos los grandes países. El aumento de las dimensiones de los navíos es el resultado de un desarrollo inherente al sistema de la concurrencia económica y del antagonismo político de los Estados, sin que tenga un efecto decisivo sobre el exceso de tonelaje.*

Su efecto sobre los puertos y los recientes desarrollos técnicos de éstos deberá ser objeto de una encuesta internacional y de un acuerdo, también internacional, sobre los precios, que completaría el acuerdo sobre la limitación del tonelaje. Para asegurar la aplicación de estos acuerdos en su espíritu lo mismo que en su letra, preconizo la constitución, al menos para Europa, de un organismo técnico internacional y permanente.



NUESTRA PORTADA: El "Rex", saliendo del puerto de Génova en su viaje inaugural

Puertos y buques

POR EDUARDO DE CASTRO,

CONSEJERO DE PUERTOS Y PROFESOR DE PUERTOS EN LA ESCUELA DE INGENIEROS DE CAMINOS

Los grandes buques de hoy se llevan tras de sí la admiración de todos; acaso, más que nadie, de los ingenieros que ven en ellos la cúspide de la ingeniería. En todo el vasto campo de esta técnica ingenieril, no hay nada que haya alcanzado la perfección del submarino o del destructor; sin llegar a esas maravillas, el moderno trasatlántico es digno de enorgullecer a todos aquellos en cuyo título se unen máquina e ingenio.

Cada buque nuevo que vemos en el mar nos produce la ilusión de que es la última palabra; por lo que toca a su tamaño, siempre creemos que es el mayor, y que representa el límite máximo que durante mucho tiempo ha de perdurar.

La realidad nos dice lo contrario. Tras de cada uno viene otro mayor. Ya hace muchos años cuando aparecieron el "Lusitania" y el "Mauretania", se creyó que durante mucho tiempo serían los más grandes y los más veloces. El "Majestic" inglés, con sus 291 metros de eslora y sus 56.000 toneladas; el "Leviathan" americano (ex "Vaterland" alemán), el "Bremen" alemán, el "Rex" italiano, con sus 27 nudos de andar y el "Ile de France" francés, han dejado muy atrás a aquellos buques. Cada barco de hoy es el mayor desde un punto de vista, sea el de la velocidad o el del tonelaje. Armadores y constructores están indecisos, y unos creen que se debe ir hacia las grandes velocidades para ahorrar, a costa de mucho dinero, unas horas en la travesía del Atlántico, y otros quieren reducir esta velocidad para ganar, en cambio, en lujo y comodidad, como el "Ile de France", y el "Berengaria", y el "Aquitania", que no pasan de 23 millas por hora.

Se ha pensado en un tipo de buque cuyo tonelaje no exceda mucho de las 30.000 toneladas, ni su manga llegue a 30 metros, ni su eslora pase de los 260 metros y que ande a una velocidad de 32 nudos. Las previsiones de hace años daban los 300 metros de eslora y los 30 de manga, como un límite al que en mucho tiempo no se había de llegar. El "Normandie" echa por tierra aquellas previsiones y deja abierto el camino del prodigio de la ingeniería y de la locura económica, que es el que conduce a la posesión de la codiciada cinta azul.

Arrancan de Europa unas cuantas líneas de grandes buques que desde el canal de la Mancha y desde el mar del Norte van a América. En esa derrota están las líneas de gran lujo que utilizan los barcos más modernos. En la misma categoría, respecto a calidad, aun-

que no por lo que al número se refiere, están otras líneas del Mediterráneo. Las líneas que llegan a nosotros son más modestas, y no pueden sostener a esos grandes palacios del mar. Causa pena el pensar que las maravillas flotantes de hoy se vuelvan viejas; esto es inevitable. El buque que estuvo en la cúspide tiene que descender y sufrir la humillación de que los recién llegados sean más solicitados que él.

Pero el problema presenta un aspecto inquietante. El de que el buque que desciende de categoría y baja desde la gran altura al nivel de los humildes, no desciende en tamaño ni en exigencias en el puerto. Perdona el símil; es el gran señor que viene a menos, pero que tiene en su humildad exigencias de grande.

Este es el problema que se planteará en muchos de nuestros puertos si los frecuentan buques modestos, pero exigentes. Aunque los puertos se hacen para los buques y a sus necesidades han de ajustarse, llega un momento en que es el buque el que tiene que acomodarse al puerto, y ese buque grande venido a menos, se acomoda mal.

El buque grande exige mucho. Ha de contar con amplio antepuerto en el que haya espacio libre de cerca de un kilómetro donde pueda parar su arrancada; necesita también aguas profundas que no bajen de los doce metros, no sólo para no tocar aunque el mar esté agitado, sino para que quede por bajo del codaste la suficiente capa de agua para que el barco obedezca al timón. Le hace falta encontrar en un paraíso tranquilo un muelle vertical y atracable al que tengan fácil acceso los ferrocarriles. Todo esto tan fácil de enunciar es difícil de conseguir, y a la memoria vienen muchos puertos que están lejos de cumplir con esas condiciones. Y aun en aquellos que reúnen esas excelentes cualidades, faltan muchos servicios auxiliares, como el de remolque, que además necesita estar dotado de barcos poderosos para evitar que creyendo contar con él no sirva cuando llegue el momento de utilizarlo.

Los grandes buques de hoy, cuando el día de mañana pudieran ser nuestros clientes, es probable que tengan que abandonarnos; que no podamos utilizar lo que dejen los mayores. Habrá que hacer otros barcos más chicos. O tendrá algún puerto, de los que geográficamente están bien situados, que tomar la iniciativa para ponerse en primera línea sin mirar lo que económicamente le conviene; que lo que a él no le tenga cuenta puede tenerla, y muy grande, a toda la nación.

La pesca marítima en España

POR EL PROFESOR ODÓN DE BUEN,

DIRECTOR DEL INSTITUTO ESPAÑOL DE OCEANOGRAFÍA Y CATEDRÁTICO DE LA UNIVERSIDAD CENTRAL

¿Cuál es su volumen? ¿Cuáles sus modalidades económicas? ¿Cuál debe ser su organización para obtener el mayor rendimiento con el mínimo esfuerzo?

Es imposible contestar a estas preguntas sin la base de una buena estadística y no disponemos de ello. Precisa llamar una y otra vez la atención de los Poderes públicos y de las entidades interesadas, hasta que se logre obtener un serio inventario de la riqueza pesquera de nuestro país.

Al publicar en 1920 los dos volúmenes, profusamente documentados y con orientación moderna, acerca de la pesca marítima en España, hacía las siguientes advertencias:

“El inventario anual de la riqueza pesquera tiene que ser forzosamente la base firme de cuanto se intente realizar para la conservación y el fomento de las industrias de ella derivadas, para la permanencia del manantial productor, para legislar tendiendo a una mejor explotación, para conocer bien las fluctuaciones de abundancia y escasez y averiguar sus causas evitando sus perjuicios, para una organización conveniente que evite los riesgos de los malos tiempos.

La falta de estudios fundamentales y de estadísticas precisas, causa a la riqueza pública graves daños que pueden ser irreparables. La incultura y la desidia son los principales enemigos de la riqueza porque dejan libre campo a la codicia.

La estadística de pesca es trabajo complejo, nada fácil y bastante costoso si ha de tener la base científica necesaria, y sin esta base tiene escaso valor. La estadística debe hacerse por especies, por cortos períodos de tiempo y por zonas o por áreas marítimas de idénticas condiciones naturales. En cada especie debe tenerse en cuenta la edad, el estado sexual, el tamaño. Conviene conocer bien la biología de cada pez útil, los períodos y lugares de puesta, las emigraciones, el alimento en cada período”.

Años después, al publicar un resumen estadístico de 1928, hacía algunas consideraciones previas que conviene repetir en la parte substancial.

Marcha Europa—decía—rápidamente por el camino de la racionalización de la riqueza; el problema ya no

es nacional tan solo, es internacional y apremiante. Precisan medidas generales contra el despilfarro, contra la codicia, en cada nación, de unos pocos oligarcas; a la carestía creciente, a la invasión desmedida de los mejor organizados, atentatoria a la soberanía económica de los pueblos, tendrá que oponerse como dique un plan internacional que racionalice la producción según el factor geográfico y el factor humano, produciendo, transformando y dispersando con el mínimo gasto y el mayor rendimiento posible.

En estos planes internacionales tendrán siempre posición más segura quienes dispongan de un mejor inventario de sus riquezas y de procedimientos más racionales de explotación; la supremacía será de la ciencia, la técnica y la organización.

La estadística de pesca estuvo confiada al Instituto Español de Oceanografía; a pesar de haber especializado algún personal, desde luego escaso, no le fué favorable el ambiente; tropezó con dificultades económicas, con resistencias y aun hostilidades incomprensibles en Centros oficiales y entidades particulares, y a pesar de la afirmación reiterada de que nada tenían que ver los datos que se buscaban con medidas de carácter fiscal.

La estadística, publicada, del año 1928, representaba un gran paso adelante y significó un gran esfuerzo.

Se publicaron igualmente por el Instituto en sus “Notas y Resúmenes”, en prestigiosas revistas extranjeras y en el “Boletín de Pesca”, trabajos estadísticos con base científica, de ciertas especies de peces, crustáceos y moluscos y de ciertas zonas marítimas, que merecieron la atención y aun el aplauso de Consejos y Comisiones internacionales. Habíamos adelantado bastante, teníamos un plan bien meditado que sancionaba la experiencia propia y ajena, una orientación adecuada y algún personal bien especializado. Marchábamos adelante, sólo faltaba dar mayor vitalidad al organismo.

Fué un acierto crear en el Instituto de Oceanografía el Departamento de Ictiometría y Estadística. Los Consejos Internacionales insisten cada año, al reunirse, en recomendar a los Gobiernos interesados en la pes-

ca, que den la más amplia base biológica a las estadísticas pesqueras; nuestro Departamento de Ictiometría llenaba este fin auxiliado por una amplia red de Laboratorios costeros en los cuales ya se realizaba antes, aunque parcialmente, este trabajo, siendo muy fácil la ampliación en la medida conveniente.

Pero al reorganizarse estos servicios, con criterio que juzgo equivocado, en la Subsecretaría de la Marina Civil, se suprimió el Departamento de Ictiometría y Estadística, confiando ésta a órganos que no han llegado a tener realidad y que necesitarían bastantes años antes de rendir resultados eficaces y de adquirir los prestigios internacionales necesarios.

Estoy cierto de que volverá a restablecerse el Departamento suprimido. Conviene que así sea y que sea pronto, reanudando la labor que fué interrumpida sin beneficio alguno y con notorio perjuicio.

Respecto al sistema de administración de la pesca marítima es conveniente recordar el dictamen elevado

a su Gobierno por el Fishery Board, de Escocia, que dice así:

“El órgano administrativo, encargado de intervenir en nombre del Estado en lo relativo a las industrias de pesca, debe equipararse al servicio de Dirección y Administración de una amplia sociedad comercial que tenga ramificaciones en todos los puertos pesqueros grandes y pequeños, cuyos negocios deben ser facilitados y desenvueltos por la intervención de aquel servicio directivo.

A la Dirección, dependiente de un Ministerio, debe preferirse un organismo autónomo, pero responsable ante el Estado”.

En estas conclusiones, en la experiencia ajena que coincide con la propia experiencia, he inspirado mis campañas de tantos años. Y soy optimista, a pesar de todos los contratiempos.

Algún día se impondrá en España la razón en armonía con la conveniencia.

El puerto de Haifa (Palestina)

El moderno puerto de Haifa no es el resultado de la evolución y mejora de un antiguo puerto, sino un conjunto de obras completamente nuevas, ejecutadas como consecuencia de un proyecto debido a Sir Frederick Palmer, a quien se encomendó por el departamento de Colonias de Inglaterra, a petición del Gobierno del protectorado, el estudio de un puerto en Palestina, determinándose por él, como lugar más conveniente, el de Haifa (fig. 1.^a).

El número de la revista *The Dock and Harbour Authority* del pasado diciembre publica un interesante artículo sobre estas obras, del que se han tomado los datos que figuran en este extracto.

En junio de 1927 se decidió adoptar el plan Palmer y contruir en Haifa un puerto, con presupuesto aproximado de un millón de libras esterlinas. Los señores Rendel, Palmer y Tritton fueron nombrados ingenieros consultores para las obras.

Como resultado del estudio más detenido realizado para la redacción del proyecto definitivo, con sondeos para determinar la naturaleza del fondo y estudio de las canteras más convenientes, se llegó a un presupuesto de 1.250.000 libras, decidiéndose en febrero de 1929 ejecutarlas por administración y comenzándolas en abril del mismo año. El primer tren cargado de escollera salió de la cantera en octubre.

La situación del puerto es muy abrigada, estando defendido de los vientos del Sur y Sudoeste por el monte Carmelo, de unos 300 metros de altura. En su ladera Norte, que baja suavemente, está la población, con estación ferroviaria.

El dique rompeolas principal (fig. 2.^a) tiene una longitud de 2.200 metros. Está constituido por escollera natural clasificada según su tamaño, siendo los can-

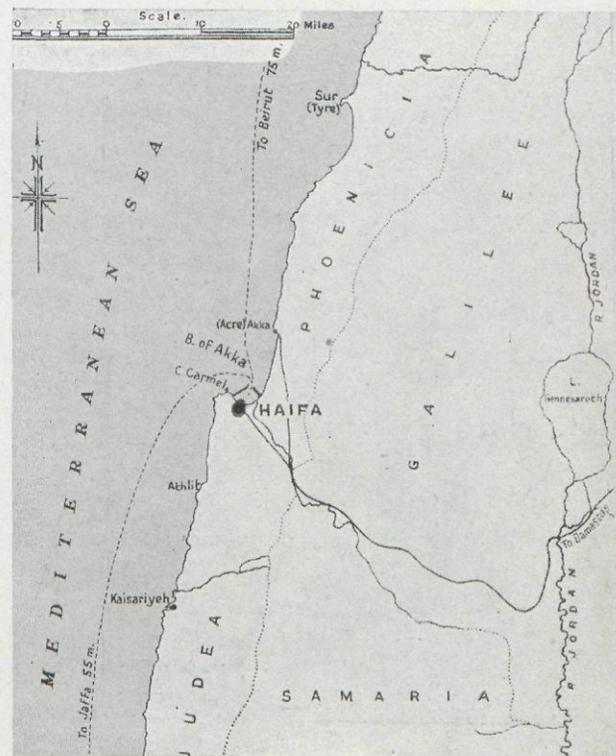


Figura 1.^a—Situación del puerto de Haifa

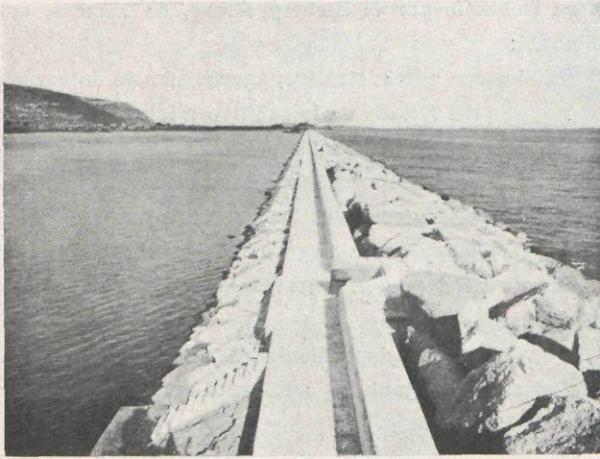


Figura 2.ª—Vista del rompeolas principal terminado, en la que se distingue la coronación de hormigón y un bolardo

tos mayores de 12 a 15 toneladas, colocados del lado del mar libre. Contiene 840.000 metros cúbicos de piedra, habiéndose llegado a colocar en un mes 53.000 metros cúbicos. La piedra se colocaba con una grúa especial Pillar (fig. 3.ª), capaz para quince toneladas, con radio de 20 metros. La supraestructura es de hormigón con bolardos y norays para amarre de buques.

El contradique tiene 765 metros de longitud, menor sección y contiene unos 176.000 metros cúbicos de piedra. Su construcción se retrasó para aprovechar la protección que ejerció el rompeolas principal, durante los trabajos.

En la parte de costa comprendida entre los rompe-



Figura 3.ª—Grúa Pillar, especialmente proyectada para la construcción del rompeolas principal del puerto de Haifa.

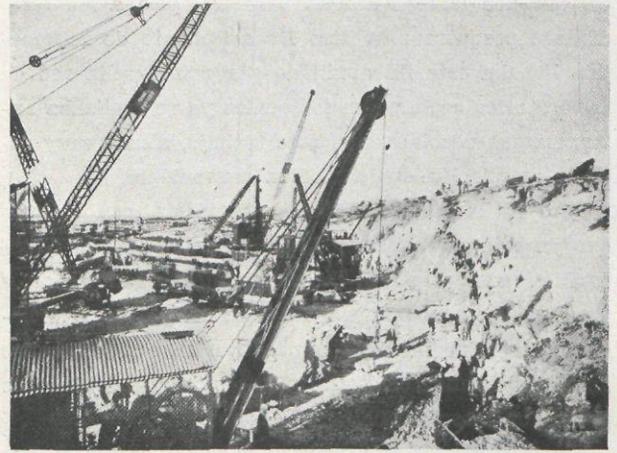


Figura 4.ª—Vista de las canteras. El frente tiene una altura máxima de 12 metros

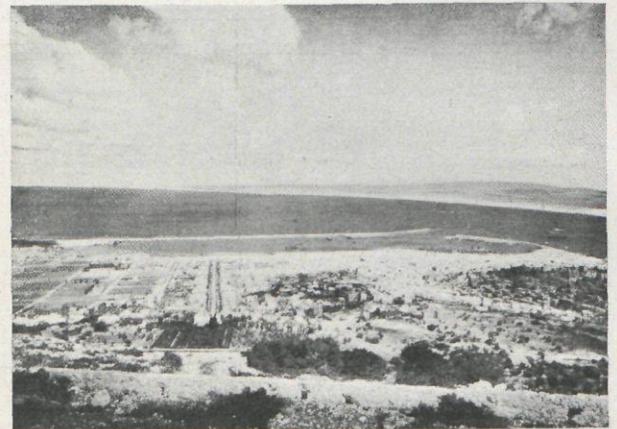


Figura 5.ª—Vista general de la ciudad de Haifa y su puerto, terminado, tomada desde el Monte Carmelo, en dirección Norte. Al fondo, la costa.

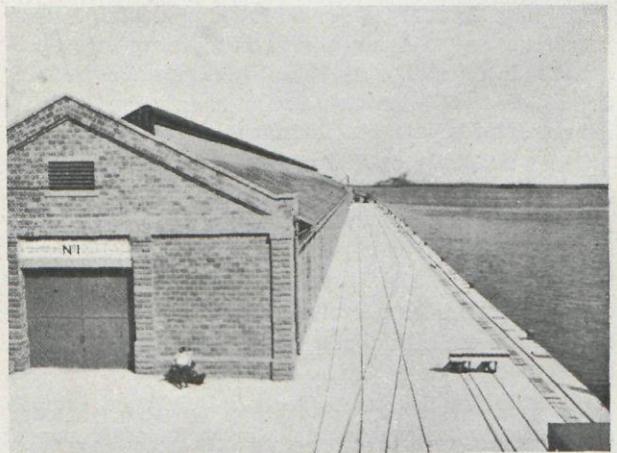


Figura 6.ª—El muelle, terminado, con los tinglados y vías de servicio

olas se expropió una zona en la que, en el extremo próximo al dique Sur, se construyó un muelle para buques de carga, que en 425 metros tiene calado bastante para vapores corrientes de 90 a 120 metros de eslora, y se continúa en una longitud de 240 metros, utilizable por buques más pequeños.

En el plano (fig. 7.^a) se distinguen las superficies rellenadas y por rellenar en un futuro próximo. El relleno

Bosch, de Utrecht y Tilbury Contracting and Dredging Co., de Egipto.

Por la gran cantidad de piedra necesaria, las canteras (fig. 4.^a) han constituido una preocupación importante. Las locales proporcionaban piedra pesada, pero fisurada; pero a diez millas al Sur, en la costa, cerca de Athlit (véase el plano de la fig. 1.^a), se aprovecharon canteras de una arenisca, aunque ligera, muy ho-

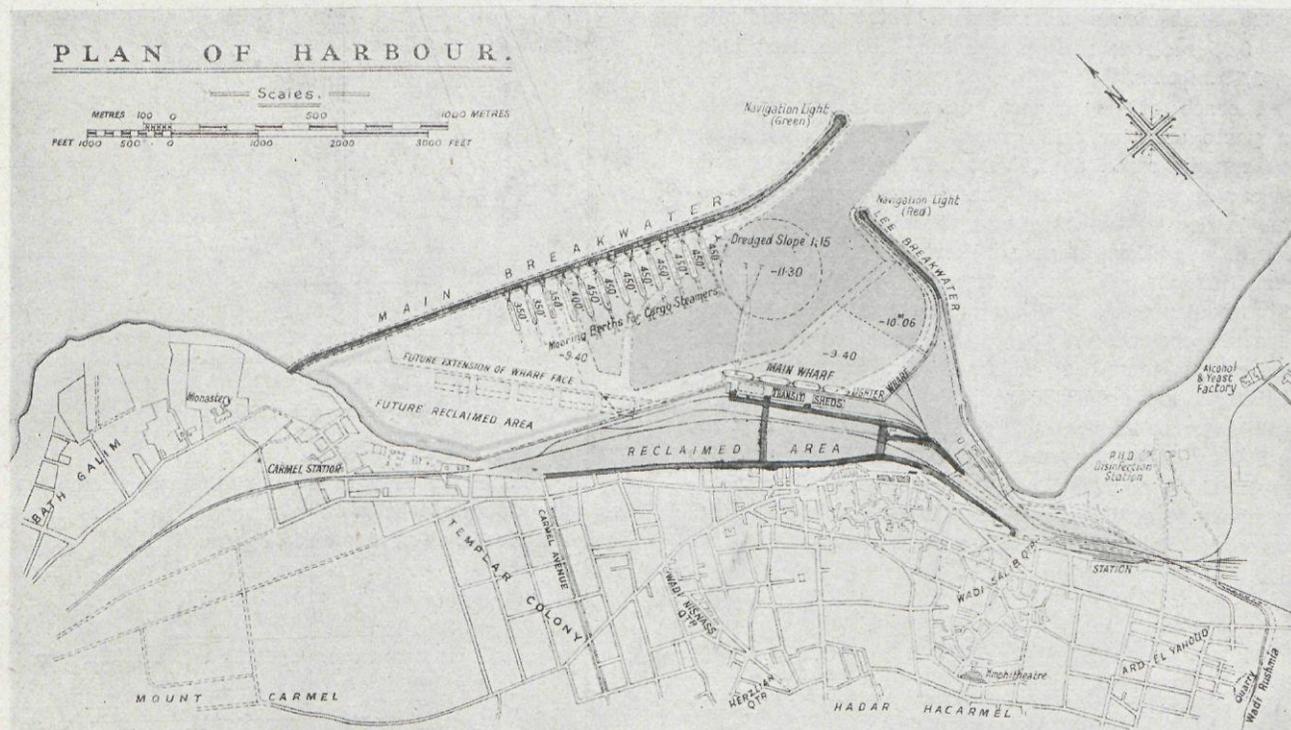


Figura 7.^a—Plano del puerto de Haifa.

Main Breakwater = rompeolas principal; **Navigation Light (Green)** = luz de situación (verde); **Red** = rojo; **Lee Breakwater** = contradique; **Dredged Slope** = talúd del dragado; **Moorings berths for Cargo Steamers** = amarraderos para vapores de carga; **Main Wharf** = muelle principal; **Future extension of wharf face** = desarrollo futuro del borde del muelle; **Lighter wharf** = muelle para gabarras; **Reclaimed area** = superficie rellenada; **Transit sheds** = tinglados.

se obtuvo con productos del dragado de la zona comprendida entre los diques.

Se han construido dos naves metálicas de una planta, una de ellas susceptible de admitir una segunda planta que se destinará al tráfico de naranja. El trazado de vías férreas se ha estudiado cuidadosamente. Se ha reservado espacio suficiente para una estación marítima. También se ha previsto la expansión comercial en los terrenos próximos.

Se han dragado 40 hectáreas hasta una profundidad de 37 pies (11,60 m.), y 30 hectáreas hasta 31 pies (9,60 m.). Por tanto, el puerto es capaz para buques de 30.000 toneladas, que le visitarán en la estación turística. Los diferentes dragados han sido contratados a las firmas N. V. Baggerwerken de Vries and van den

mogénea, que permitió casi la supresión de bloques artificiales.

Las obras se terminaron (fig. 5.^a), inaugurándose oficialmente el puerto, el 31 de octubre de 1933. Está ya asegurada la descarga en Haifa de petróleo del Irak por una tubería de una capacidad de 2.000.000 de toneladas anuales. Está próxima a explotarse la concesión de salinas del Mar Muerto. Se espera una exportación anual de 100.000 toneladas de potasa. La exportación de naranja de Jaffa se espera llegue a nueve millones de cajas anuales dentro de diez años. Estas esperanzas harán necesaria una ampliación del puerto que está prevista, dentro de los diques construidos, haciendo de Haifa el gran puerto del Mediterráneo.

Pequeño yate

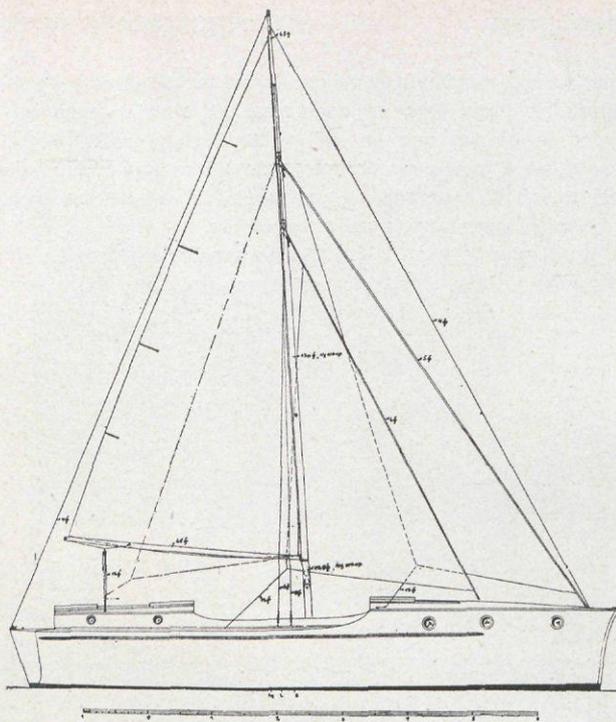
Los planos reproducidos en estas páginas corresponden a un tipo de yate de crucero construido por Adolf Harms, de Berlín-Tempelhoff, y descrito en la revista *Yachts & Yachting*.

Es barato de construcción y entretenimiento, y puede navegar a vela o con motor. Es de fácil maniobra, permitiendo a cuatro tripulantes hacer cruceros costeros en plenas condiciones de confort y seguridad.

Sus dimensiones son: Eslora entre perpendiculares, 9,45 metros; manga máxima, 2,59 metros; calado, 1,17 metros.

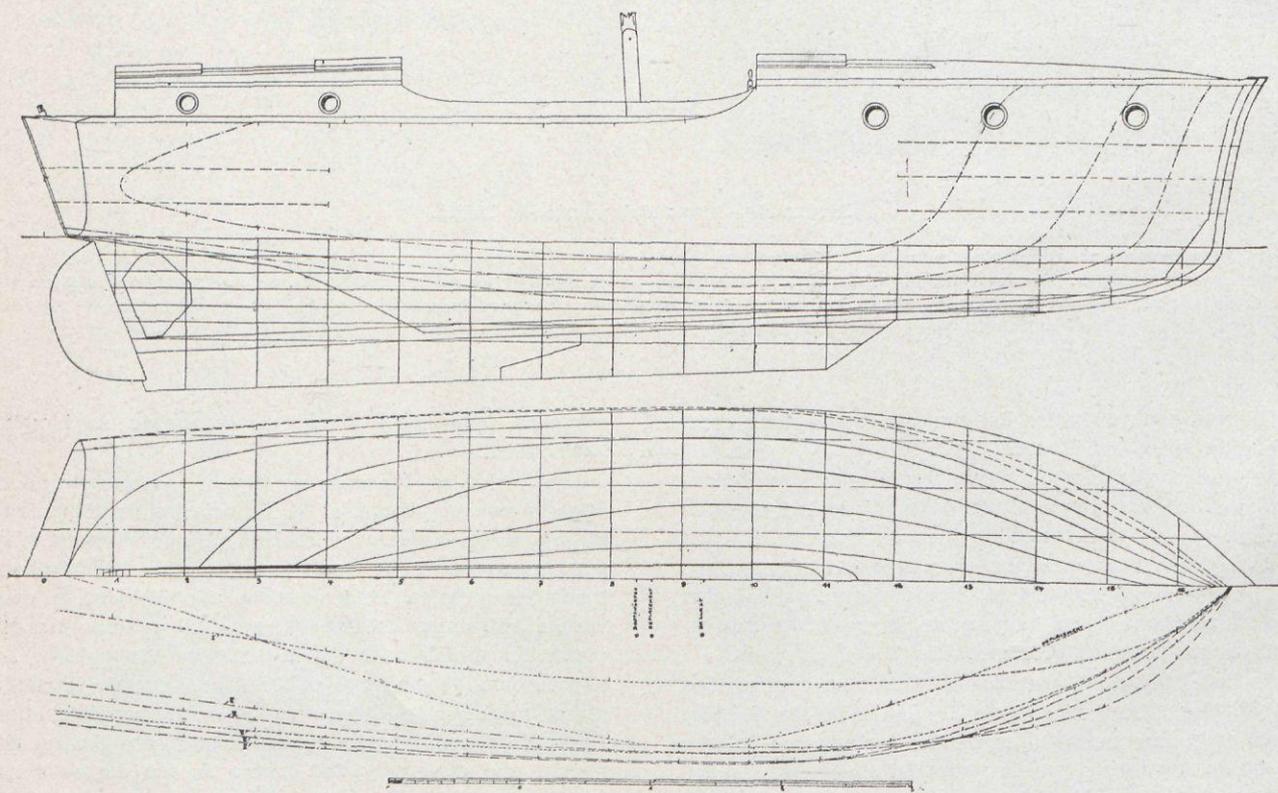
El casco es de madera, de robusta construcción. La parte anterior está ocupada por una cabina con dos canapés-cama de $1,93 \times 0,67$ metros, encima de los cuales van armarios. Una puerta corredera la comunica con el W. C.-toilette, situado a proa. La cabina de popa lleva otras dos literas de $1,83 \times 0,67$ metros. Tiene su cubierta un dispositivo curioso que permite, mediante una deslizadera, correrla hacia adelante para proporcionar un abrigo al timonel en circunstancias en que tenga que acudir a la caña por no poder utilizar la rueda del timón.

El motor es Kämpel, dos cilindros, 600/1.000 r. p. m., de 200 kg. peso, desarrollando $6/11$ C. V. con petróleo y $8/14$ C. V. con gasolina. Tiene depósitos de combustible para 45 a 90 horas de marcha, según la velocidad. Con motor sólo hace de siete a ocho nudos.



Esquema del velamen

El velamen es muy sencillo, pudiéndose reemplazar en caso de fuerte brisa la vela mayor por otra triangular marcada de puntos en la figura.



Alzado y planta del casco

Modificaciones de proa en buques de la Hamburg-Amerika-Linie

De las interesantísimas experiencias realizadas en el Hamburgischer Schiffbau-Versuchsanstalt (Instituto Hamburgués de Investigaciones sobre construcción de buques) (1) acerca de la influencia que ejerce en la resistencia al movimiento la forma de los cascos y sus dimensiones relativas, la Compañía Hamburg-Amerika-Linie llegó a la conclusión de que era económicamente ventajoso aumentar la eslora de los buques de la serie "Ballin" en 12 metros, proporcionándoles además una nueva forma de proa, resultado también de los estudios experimentales hidrodinámicos.

Los cuatro buques de la serie "Ballin" tuvieron en el invierno 1929-30 una importante mejora en la instala-

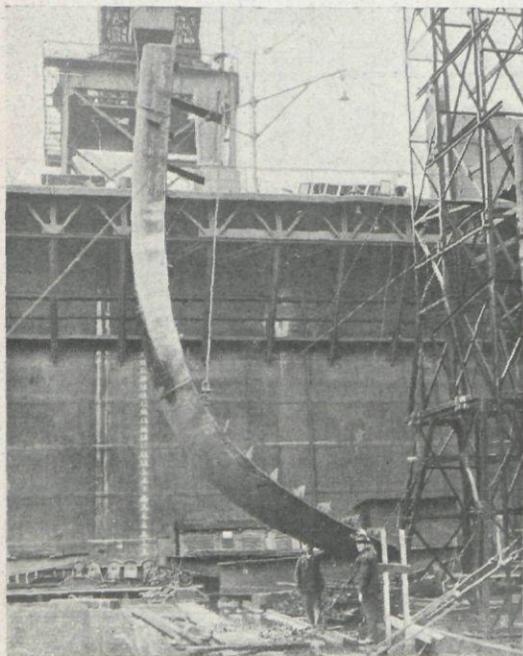


Figura 1.ª—Codaste y roda de una nueva proa.

ción de máquinas y calderas para aumentar su potencia propulsora de 15.000 a 28.000 CV., con objeto de aumentar hasta 19,25 nudos la velocidad media que antes era solamente de 16 nudos. Con el alargamiento y reforma de la proa, resulta que para mantener la misma velocidad media, será necesario utilizar únicamente una potencia propulsora de 20.000 CV. en lugar

(1) Instalación análoga al Canal de Experiencias Hidrodinámicas que recientemente ha construido en El Pardo el Ministerio de Marina y del que en un número próximo daremos una amplia información a nuestros lectores.

de 28.000, obteniéndose como consecuencia una notable economía en la explotación de dichos buques por el ahorro de combustible líquido. Los cálculos demuestran

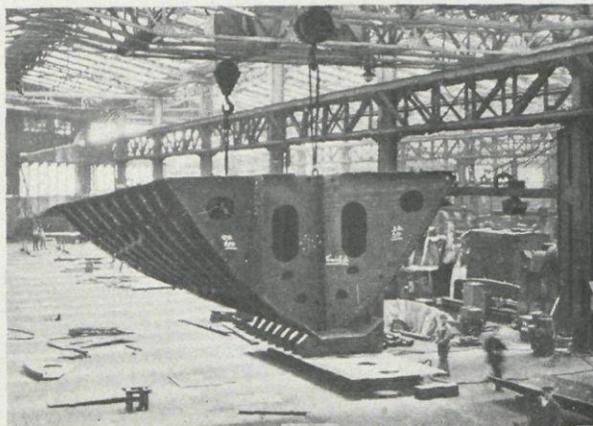


Figura 2.ª—Tanque de proa en el taller, dispuesto para su traslado al dique flotante.

que este ahorro amortizará en solo tres años el coste de las obras emprendidas.

Además de las ventajas económicas que se conseguirán con las reformas indicadas, el aumento de longitud del casco permite mejorar notablemente las instalaciones destinadas al pasaje. Así ocurre que en la primera

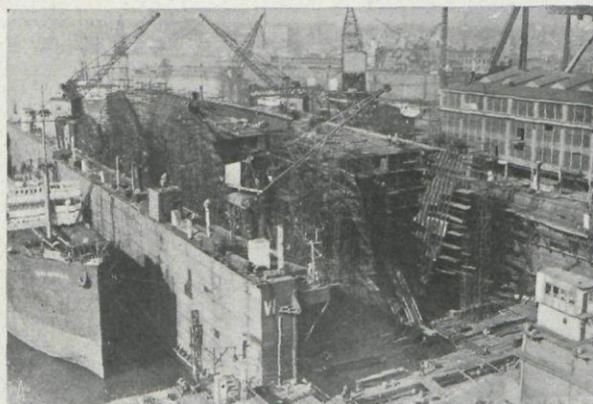


Figura 3.ª—Las cuatro proas en construcción dentro del dique flotante. De la última, en estado inicial de su construcción, sólo se distingue en la fotografía el codaste.

clase se suprimirán los camarotes interiores, menos favorecidos en luz y ventilación y sus espacios se añadirán a los camarotes exteriores como habitaciones su-

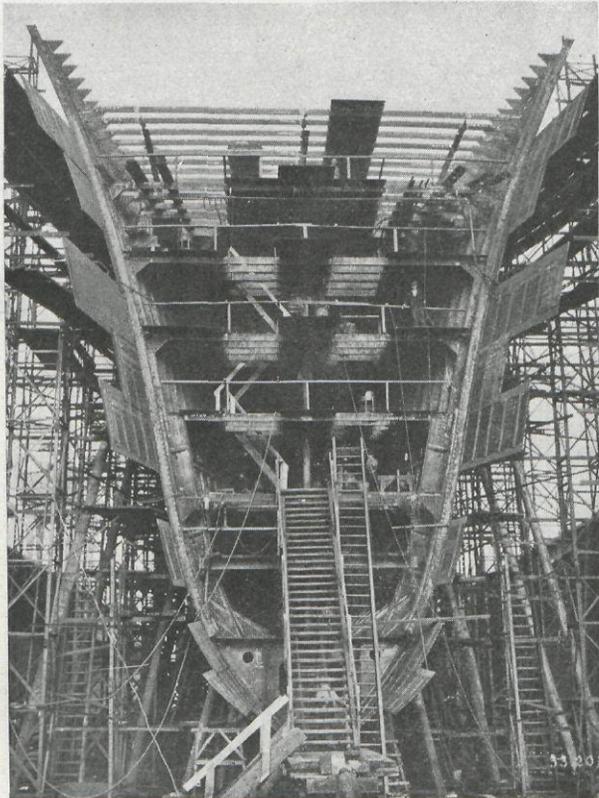


Figura 4.ª—Vista de una proa desde la parte de enlace con el casco.

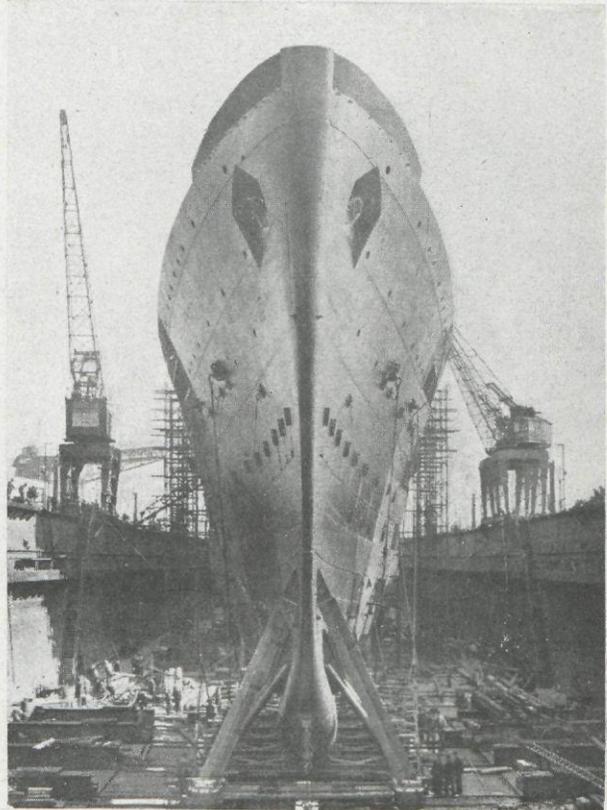
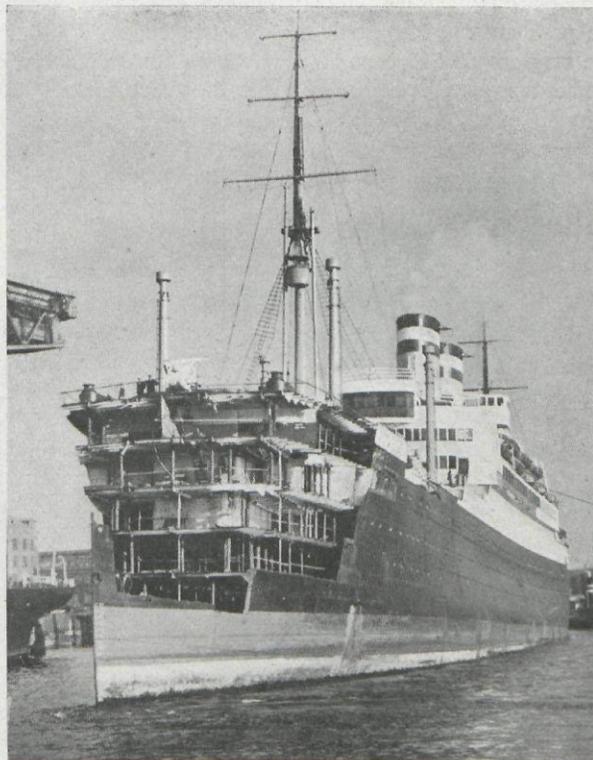


Figura 5.ª—Vista de una nueva proa desde el frente.

plementarias. Esto representa una mejora considerable para los camarotes de dos camas y también poderse aumentar los cuartos de baño y las duchas privadas. Los camarotes de tercera son igualmente mejorados, haciéndose posible disponerlos para dos camas y para una sola. Igualmente en cubierta va a ser posible aumentar el salón, disponiendo de espacio para baile.

Recientemente se ha comenzado la ejecución de la modificación citada y el día 2 de octubre último entró en los astilleros de Blohm & Voss el "Hamburg", que es el primero de la serie. Para cada uno se considera son necesarios solamente dos meses para realizar la operación total, calculándose que el último modificado, que será el "Al-



bert Ballin", saldrá del astillero terminado a principios de julio próximo.

Para lograr ejecutar la obra correspondiente en el corto plazo de dos meses, perturbando lo menos posible el servicio regular de los buques, con salidas semanales, se sigue el siguiente orden de trabajos: las nuevas proas se construyen en un dique flotante, una a continuación de otra; cada una tiene 24 metros de altura, 25 metros de longitud y pesan 600 toneladas.

Figura 6.ª—El primero de los cuatro vapores "Hamburg", "Deutschland", "Albert Ballin" y "New-York", de la Hamburg Amerika Linie, en los astilleros de Blohm & Voss, de Hamburgo. Se ha desguzado la parte alta de proa, antes de ponerlo a seco en el dique flotante.

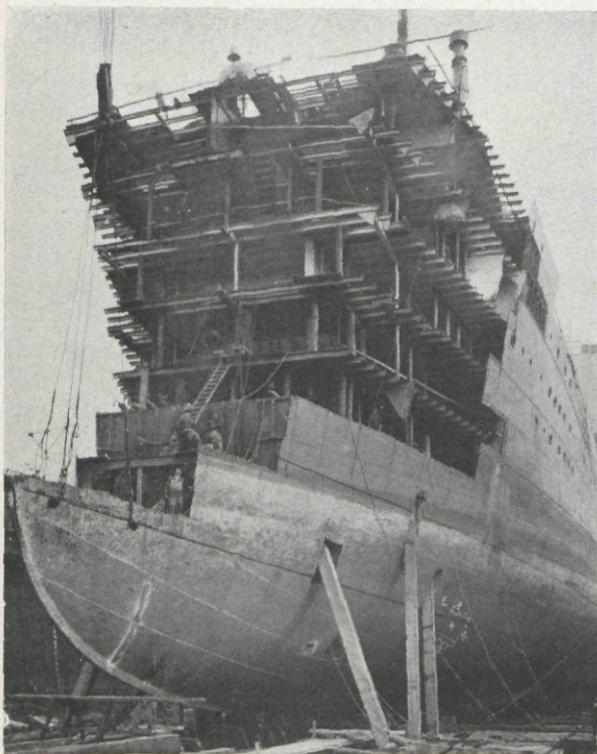


Figura 7.ª—Dentro del dique flotante se procede a demoler la parte de proa por debajo de la línea de flotación.

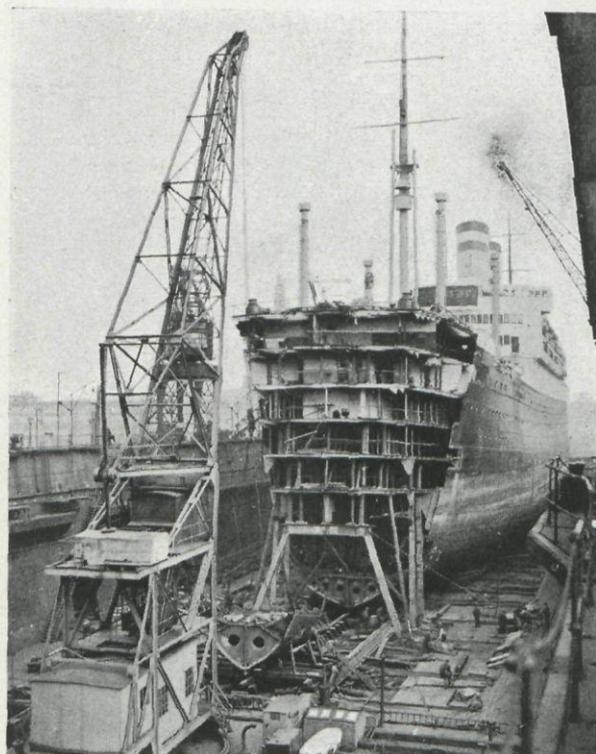


Figura 8.ª—El casco está ya preparado para la unión de la nueva proa.

Tan pronto como llega a los astilleros uno de los buques, se le desguaza la parte de proa en una longitud de unos 22 metros, aliviándole de un peso de 500 toneladas. Por supuesto, todos los elementos que se pueden utilizar después de la transformación, como el cabrestante de anclas, etc., se desmontan cuidadosamente.

Este desguace se efectúa, mientras es posible, hacerlo a buque flotante, con auxilio de la poderosa grúa de 250 toneladas existente en los astilleros, y más tarde, cuando se llega a las proximidades de la línea de flotación, dentro de un segundo dique flotante.

Una vez dispuesto el antiguo casco para recibir la nueva proa, se unen los dos diques flotantes por sus frentes. La proa preparada se desliza sobre la grada hasta la posición de

enlace, que se precisa por medio de una prensa hidráulica adecuada.

El enlace se efectúa construyendo un trozo intermedio de nueve metros de longitud. Tan pronto la elevación de la obra permite sacar el casco ampliado del dique, se continúa hasta su terminación con el buque a flote, con objeto de dejar el dique libre para repetir la operación con otro casco.

Las fotografías que acompañan a esta información dan idea de las diferentes fases de tan interesante obra de arquitectura naval.

En la actualidad se está terminando la modificación del "Hamburg" ya a flote. Esperamos publicar en el próximo número fotografías de estados más avanzados en la construcción, que no hemos podido obtener al confeccionar éste.

En la actualidad se está terminando la modificación del "Hamburg" ya a flote. Esperamos publicar en el próximo número fotografías de estados más avanzados en la construcción, que no hemos podido obtener al confeccionar éste.

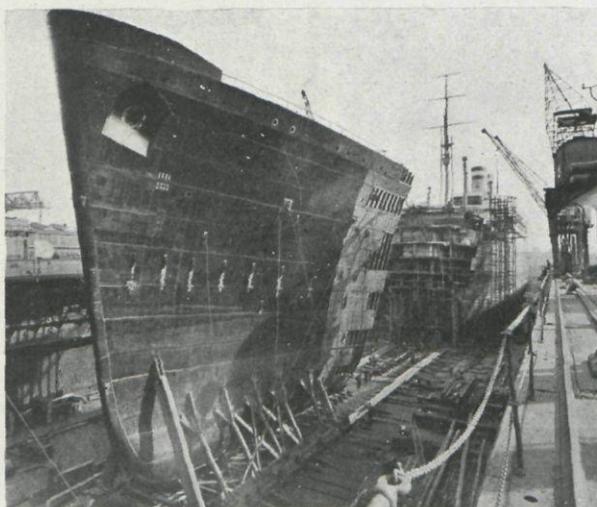


Figura 9.ª—Después de acoplados los frentes de los diques flotantes que contienen al casco y a las proas, se procede a transportar la nueva proa, sobre una deslizadera, hasta su posición exacta de enlace con el casco antiguo.



La pesca del tiburón en Australia

En las costas australianas existe el puerto natural de Pindimar, en el que los buques de gran calado pueden fondear, y está poblado por pescadores especializados en la pesca del tiburón. Ejercen una actividad puramente industrial explotando algunos subproductos de estos escualos, principalmente la piel, que es muy apreciada para la fabricación de sacos de mano, malletas y calzado.

Hace algunos años, una importante casa inglesa envió a Australia personal especializado para restablecer las bases de una explotación racional de los tiburones y eligieron el puerto de Pindimar, cuya bahía natural abrigaba millares de tiburones de todas las variedades, y de todos los tamaños.

TECNICA DE LA PESCA

Para esta pesca se utilizan dos canoas-automóviles, especialmente construidas para estos fines, que se llaman "Demon" y "Devil" (Demonio y Diablo), tienen 10 metros de eslora, calan tres pies, alcanzan la velocidad de siete nudos y pueden transportar cargas considerables, resistiendo a los más violentos golpes de mar.

La operación se prepara rápidamente. A la entrada de la bahía, que tiene 1.300 metros de anchura, se extienden varias redes especiales de 300 metros de longitud, 5 metros de altura, con mallas de 20 centímetros de diámetro; se sostienen por boyas flotantes, separadas por distancias iguales y los dos extremos inferiores se sujetan al fondo por medio de anclas. Unos pequeños flotadores de vidrio, flotando entre dos aguas y unos plomos colocados en la parte inferior aseguran a las redes una posición vertical. Generalmente se colocan por la tarde y se levantan a la mañana siguiente.

En el primer ensayo, los pescadores pueden comprobar que los habitantes de Pindimar no han exagerado los méritos de su región: los tiburones abundan. Tampoco tardan en apercibirse que estas bestias marinas son verdaderamente estúpidas. Su cerebro es tan poco inteligente que sólo el de los carneros les puede hacer competencia. No hemos tenido ocasión de comprobar esta cuestión de supremacía, y solamente sabemos que la falta de perspicacia de los tiburones es para ellos de consecuencias fatales.

Apenas tocan la red con el morro, aunque sólo sea superficialmente, se empeñan en forzar el obstáculo que encuentran, acometiendo violentamente a la red. Por nada retroceden y este sentido exagerado de la ofensiva les proporciona malos resultados.

El "Devil" y el "Demon" tienen una tripulación reducida, pero experimentada; dos vigorosos marineros y

un ayudante encargado de la navegación. Su trabajo consiste en halar la red con la ayuda de un aparejo—lo que no es una cosa baladí, si se tiene en cuenta que la red sin el prisionero pesa más de media tonelada—hasta que aparece en la superficie una masa grisácea aprisionada por las mallas. Uno de los pescadores, especializado en esta ingrata y difícil operación, ha de coger la cola del tiburón. Este hombre, en equilibrio en una pequeña canoa, ha de tener una excepcional maestría y una fuerza muscular poco común para hacer pasar por un nudo corredizo la cola de un escualo prisionero, a veces de más de cinco metros de largo, que se defiende furiosamente en el agua, frecuentemente agitada.

Inmovilizado de esta manera—el morro en la red y la cola fuertemente amarrada—se eleva el tiburón a la altura de los pescadores. Sólo queda desenredarlo, teniendo mucho cuidado de que no deteriore las mallas, lo que no es fácil, teniendo en cuenta que la víctima tiene una impresionante fila de colmillos triangulares y que lucha desesperadamente.

¿Por qué no haber matado ya al prisionero? Porque no se trata de una simple pesca de aficionado. La piel debe obtenerse intacta y cualquier agujero en ella depreciaría su valor. Se le da muerte asestándole un fuerte golpe de maza sobre el morro, que es la parte más sensible del animal; a veces se emplea un tiro de revólver.

En algunos casos, bastan diez minutos para conseguir un tiburón de mediana talla; pero algunos no surgen hasta dos horas de grandes esfuerzos. Juntamente, las dos embarcaciones, "Demon" y "Devil", han llegado a capturar cincuenta piezas de todos los calibres con solamente tres redes. Sin duda alguna la tarea de estos equipos merece la admiración de los aficionados que se conforman con matar a su víctima en cuanto ha entrado en la red. Los profesionales tienen como un honor no hacer uso del cuchillo o el arpón.

Se trata ahora de llevar la carga al puerto. Pesadamente cargada, la canoa se dirige hacia la costa. En Pindimar se encuentra "Charlie", que es el encargado de decapitar los tiburones con una colección de cuchillos que afila y conserva celosamente. "Charlie" es un curioso personaje que tiene algo de australiano, de japonés y de malayo. Después de haber desollado el tiburón, se separan la piel, las aletas natatorias y el estómago, dejando a un ayudante el cuidado de otros subproductos cuyo valor comercial es inferior.

Contrariamente a una opinión muy extendida, los dientes del tiburón no tienen valor alguno y sólo la fantasía de algunos viajeros ha hecho creer que aquéllos se utilizaban como monedas en las islas del Sur.

EL ALIMENTO DE LOS TIBURONES

Los tiburones no son exigentes para la elección de los alimentos y objetos, que tragan sin discernimiento; todo les parece bueno y todo lo que entra por sus fauces es prontamente asimilado, desde los peces hasta los alambres espinosos de acero. A veces atacan a las pequeñas embarcaciones de los pescadores de langostas, pero no disimulan su predilección por los delfines.

Por estas razones los pescadores no encuentran en sus redes más que tiburones. Cualquiera otra clase de peces que entren son devorados por ellos.

En Pindamar se cuenta una curiosa historia. Una mañana, los pescadores cogieron un tiburón de la especie "Port Jackson", que es de los más pequeños y menos ofensivos de los escualos. No pasa de 1,20 metros de longitud y se alimenta de crustáceos y moluscos; en lugar de colmillos sus mandíbulas están guarnecidas de una especie de corona ósea. El héroe de esta historia media un metro solamente. Prisionero en una de las mallas de la red, tenía fuertemente sujeta por la boca una de las branquias de un enorme tiburón-tigre, la especie más dañina, y que debe su apelativo no a su audacia y acometividad, sino a que nace cebrado, aunque al cabo de algunos meses, le desaparece

esta particularidad. Este monstruo no debía estar hambriento, porque en su estómago se encontraron dos "Port Jackson", siendo de suponer que su interés por el prisionero tenía más de deportivo que de alimenticio. Después de haber olfateado el obstáculo tendido por los hombres, evolucionó alrededor del pequeño tiburón, buscando una buena presa. Se aproximó demasiado al "Port Jackson", que logró desligarse de la red justamente lo que precisaba para atrapar una branquia del atacador. Al levantar la red, el tenaz "Port Jackson" rodó extenuado al fondo de la canoa, después que el "tigre" hubo intentado furiosamente libertarse. La heroicidad del pequeño "Port Jackson" fué premiada por la tripulación devolviéndole la ansiada libertad.

Hay todavía la variedad llamada "Thrasher" (zorro marino). Ataca a las ballenas, principalmente para comerles la lengua, para lo cual, con su rapidez de movimientos y agilidad, surge del agua buscando la lengua de aquellos cetáceos, lo que no le es demasiado difícil por la deplorable costumbre que tienen de no tenerla siempre oculta. Los cazadores de ballenas encuentran en esta clase de tiburones, por sus aficiones, un valioso colaborador que les facilita la captura, no siempre fácil, de los enormes cetáceos.

BIBLIOGRAFIA

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

Ha sido publicada recientemente la "Lista Oficial" de nuestra flota mercante. De las 1.238.858 toneladas a que asciende, 1.224 corresponden a barcos mayores de 100 toneladas. El número de éstos es 987, y su clasificación, según el sistema de propulsión (motor de combustión interna, máquina de vapor, vela) y por la clase de navegación a que se dedican (tráfico propiamente dicho, pesca, servicios de puerto, navegación de recreo), es la siguiente:

Tráfico: 52 motobuques, con 179.483 toneladas; 479 vapores, con 951.087, y 121 veleros, con 22.406, o sea un total de 652 buques, con 1.152.976 toneladas.

Pesca: 17 motobuques, con 2.089 toneladas; 228 vapores, con 44.481, y 7 veleros, con 1.625; total, 252 buques, con 48.195 toneladas.

Servicios portuarios: 11 motobuques, con 1.509 toneladas, y 64 vapores, con 19.545, o sean 75 buques en total, con 21.054 toneladas.

Recreo: 3 motobuques, sumando 729 toneladas; 3 vapores, sumando 1.512, y 2 veleros, sumando 338; en total, 8 buques, con 2.579 toneladas.

Si se comparan las "Listas Oficiales de 1932 y 1933, aparecen dados de baja por naufragio seis vapores mayores de mil toneladas.

Por desguace han sido baja 11 vapores, que suman 25.000 toneladas, y 10 más de 50 a 200 toneladas, sumando 800 toneladas.

En este año se han desguazado también tres vapores, que suman 9.300 toneladas.

Altas de vapores en 1932 sólo se registran las del vapor

"Arráiz", de 4.538 toneladas, matriculado en Bilbao, y del remolcador "Montcabret", de 223, ambos construidos en el extranjero, y de los "Alejandro", de 346, y "Amador", de 256, de construcción nacional.

La flota velera continúa en descenso en España, como en todas las naciones marítimas. Los efectivos actuales de la Marina de vela española son 346 veleros, con 39.834 toneladas, lo que representa una disminución de 11 veleros y 4.160 toneladas, en relación con los efectivos de nuestra flota velera en buques mayores de 50 toneladas existentes en 1 de enero de 1932.

MANUAL DEL MAQUINISTA PRACTICO, por D. Francisco Valles Collantes, maquinista de la Armada y perito agrícola, tercera edición, 1933.—Imprenta Valladares, Cantón Pequeño, 24, Coruña.

Esta obra, declarada de texto para los habilitados de maquinistas navales, en virtud de concurso abierto por la Dirección general de Navegación, se compone de 457 páginas en cuarto, con numerosas figuras intercaladas en el texto.

El autor, sin pretensiones literarias, como corresponde a la finalidad práctica de su trabajo, trata minuciosamente cuantos asuntos puedan interesar al público a quien se dirige, formando así un verdadero libro de instrucción y de consulta.

Divide la obra en dos partes: dedica la primera al estudio del material y su conducción—calderas, máquinas alternativas y turbinas—, y la segunda, a una pequeña recopilación de matemáticas elementales (aritmética y geometría) necesarias para los problemas de trazado, manejo de las diversas máquinas-herramientas de taller, áreas, cubriciones, etc. Todo ello aclarado con la resolución de numerosos problemas y ejemplos.

EL ANUARIO DE BUREAU VERITAS 1933-1934 (1).

No hace falta hacer elogios de este anuario. Esta obra publicada desde el año 1870 por la gran sociedad francesa de clasificación de buques, es el complemento del Registro Veritas, y constituye, para todas las ramas del comercio marítimo, un instrumento de trabajo indispensable.

La edición 1933-34, que acaba de publicarse (1), es digna de los mejores comentarios. La obra consta de cuatro partes. Las tres primeras contienen la nomenclatura, por orden alfabético, de todos los buques de más de cien toneladas de registro bruto pertenecientes a todos los países del mundo y clasificados en las tres categorías siguientes: buques de vapor, buques de motores y de motores auxiliares; veleros.

Se excluyen de este volumen las gabarras, dragas, etcétera, los barcos de recreo y los de navegación interior, a excepción, sin embargo, de los navíos de los Grandes Lagos americanos, que hacen un servicio parcial de navegación marítima.

La última parte del anuario comprende listas anexas, cuya sola enumeración es suficiente para demostrar su utilidad: armadores, distribuidos por nacionalidades; buques que han cambiado de nombre; buques provistos de aparatos de refrigeración; buques de más de 10.000 toneladas de registro bruto; buques petroleros, buques-cister-

(1) "Repertoire général de la Marine marchande de tous les pays". Edición 1933-1934, publicada por el Bureau Veritas, rue Rochefort, 31, París (XVIIIe).

nas; compañías de salvamento; astilleros de todas clases.

En una palabra, no solamente los profesionales de la industria marítima, sino todos los que se interesen por cualquier concepto de las cuestiones económicas deberán acudir a las estadísticas generales que completan esta obra monumental y que comprenden desde el año 1927.

A continuación extractamos los datos referentes a la construcción naval y la composición actual de la flota mercante española, comparativamente con los datos del año anterior y según los datos del Bureau Veritas.

Construcción naval en España.

	1933		1932	
	Núm.	T. bruto	Núm.	T. bruto
Vapores	7	960	3	390
Buques de motor.....	4	10.203	6	37.729
Veleros	"	"	"	"
Totales.....	11	11.163	9	38.119

Nuestra Marina mercante acusa, como se ve en el siguiente cuadro, con relación al año 1932 una ligera disminución global de 45.475 toneladas, debida principalmente a los buques de vapor.

La construcción naval en 1932 ha quedado reducida a menos del tercio del tonelaje construido en 1931, con un descenso de 27.000 toneladas, debido principalmente a la reducción en los buques de motor.

Composición de la flota española (datos Veritas).

	Nú- mero	1933		Nú- mero	1932	
		Toneladas bruto	Toneladas neto		Toneladas bruto	Toneladas neto
Vapores	697	1.012.515	610.257	699	1.054.562	638.136
Buques de motor.....	143	178.943	106.697	137	176.029	105.196
Veleros	133	32.713	28.533	142	37.055	33.252
Totales.....	973	1.224.171	745.487	978	1.267.646	776.583

NUESTRO PROXIMO NUMERO

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

ESTUDIO ESTADISTICO DEL TONELAJE DE LA MARINA MERCANTE ESPANOLA, por Alfredo Cal, inspector general de Buques y Construcción Naval de la Subsecretaría de la Marina Civil.

NUESTRO POTENCIAL PESQUERO, por Ramón Argüelles, ingeniero de Caminos, del puerto de Gijón-Musel.

FABRICACION DE HELICES DE BRONCE-MANGANESO EN ESPAÑA, por Antonio Gómez de Arce, ingeniero Industrial.

EL BUQUE MAYOR DEL MUNDO: EL "NORMANDIE".—Amplia información de sus características y estado actual, con interesantes fotografías.

GDYNIA, el puerto más de rápido desarrollo.

BIBLIOGRAFIAS

NOTICIAS

INFORMACION GRAFICA

INFORMACION GENERAL

El XV Congreso Internacional de Navegación

En agosto de 1935 se celebrará en Bruselas el XV Congreso Internacional de Navegación, que se dedicará al estudio de los siguientes temas:

SECCION I

NAVEGACION INTERIOR

Primera cuestión.

Estudio de los efectos sobre la navegación y sobre el mantenimiento de las orillas y del lecho de los canales y ríos canalizados, como consecuencia:

a) De los movimientos ondulatorios y de las corrientes de traslación producidas en los tramos inmediatos a esclusas de gran caída, especialmente por el relleno y vaciado rápido de tales obras.

b) De la elevación o rebajamiento del nivel del agua por razón de las variaciones en la alimentación natural o artificial o bajo la influencia de los vientos dominantes en los tramos largos.

Medios de remediarlos.

Segunda cuestión.

Regulación del nivel del agua en los tramos de ríos canalizados y del caudal aguas abajo de la última presa, según que la potencia hidráulica se utilice o no.

Tercera cuestión.

Regulación de las corrientes no canalizadas, pero entre diques, desde el doble punto de vista de la navegación y de la defensa de los terrenos ribereños.

COMUNICACIONES

1.ª Forma de la sección transversal y sistema de revestimiento de los taludes de los canales y de los ríos canalizados o de corriente libre para resistir especialmente a los efectos destructores debidos a la navegación por barcos remolcados o por automotores. Resultados obtenidos.

2.ª Tipos modernos de presas móviles. Dimensiones máximas alcanzadas para cada tipo. Disposiciones que hay que dar a las partes fijas y móviles de estas presas y principios a que debe ajustarse su maniobra para reducir al mínimo la socavación.

3.ª Papel de las vías de navegación interior en el conjunto de la red de vías de comunicación de un país.

SECCION II

NAVEGACION MARITIMA

Primera cuestión.

Trazado de las obras exteriores, conservación de las profundidades de los puertos en playas de arena o albuferras. Resultados obtenidos.

Segunda cuestión.

Constitución de los diques marítimos de pared vertical. Efectos de las olas. Métodos de cálculo y de construcción. Enseñanzas y experiencias.

COMUNICACIONES

1.ª Dimensiones que hay que dar a las obras de los puertos marítimos, es-

pecialmente a las esclusas, muelles, diques de carena, puentes fijos y móviles (luz y altura libre), sección, profundidad y trazado en planta de las vías de acceso para responder a las previsiones relativas a las dimensiones crecientes de los barcos.

2.ª Dragas y excavadoras de gran potencia, motores eléctricos, de vapor o de combustión interna; rendimiento; profundidad máxima; funcionamiento con mal tiempo; modos de medida y establecimiento del precio de coste del metro cúbico dragado.

3.ª Ejemplos recientes de cimentaciones de obras, tales como muros de muelle o de esclusa en suelo de mala naturaleza; efecto de la capa acuifera y de sus fluctuaciones de nivel. Estudios. Resultados obtenidos.

En los temas que lo permitan pueden ser también relatados y discutidos los resultados de ensayos sobre modelos.

PERSONAL

Altos cargos.

Ha sido designado para desempeñar la Cartera de Marina el excelentísimo Sr. D. Juan José Rocha Gencía.

Para la Subsecretaría de la Marina Civil ha sido nombrado el ilustrísimo Sr. D. Juan Pich y Pon, y para el mismo cargo en la Marina Militar el Ilmo. Sr. D. Juan Muñoz Delgado.

MARINA MILITAR

Ha sido nombrado segundo jefe de la Base Aeronaval de San Javier el capitán de Corbeta D. José León de la Rocha.

Ha sido nombrado jefe de las flotillas de destructores el capitán de Navío D. Juan José Muñoz Delgado.

Ha sido nombrado comandante del crucero "República" el capitán de Navío D. Juan Benavente y García de la Vega; para igual cargo en el "Kanguro" al capitán de Corbeta D. Nicolás Piñero Bonet; para el mismo cargo, en el "Contramaestre Casado", al de igual clase D. Faustino Ruiz Gonzá-

lez; para el mismo cargo, en el "Alsedo", al de igual clase D. Francisco Moreno Guerra.

Ha sido nombrado segundo comandante del crucero "Miguel de Cervantes" el capitán de Fragata D. Manuel Rodríguez Navas; para el mismo cargo, en el crucero "Libertad", al de igual clase D. José María Villeria y Pando; para el mismo cargo, en el crucero "República", al de igual clase don Rafael García Rodríguez; para el mismo cargo, del "Almirante Valdés", el teniente de Navío D. Rafael Martín Jiménez; para igual cargo, en el "Almirante Lobo", el de igual clase don Manuel Labrera y de Sobrino.

Ha sido nombrado comandante del crucero "Miguel de Cervantes" el capitán de Navío D. Luis Pascual del Pobil y Chicheri.

Ha sido nombrado vocal del Patronato del Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo, como representante de la Asociación de Ingenieros Navales, el ingeniero Naval don Aureo Fernández Avila.

Ha sido nombrado profesor de los alféreces de Fragata alumnos embarcados en el crucero "Almirante Cervera" el teniente de Navío D. Federico Fernández de la Puente.

* * *

Ha sido encargado de la inspección del material eléctrico que se construya para la Marina, el capitán de Corbeta, ingeniero electricista, D. Francisco de Benito y Perera.

* * *

Ha sido nombrado el capitán de Corbeta D. Fernando Pérez Cayetano profesor y jefe de estudios de los alféreces de Fragata alumnos embarcados en el crucero "Libertad".

* * *

Ha sido nombrado jefe de la Estación Radiotelegráfica del cañonero "Canalejas" el alférez de Navío D. Miguel Morillo Martín.

* * *

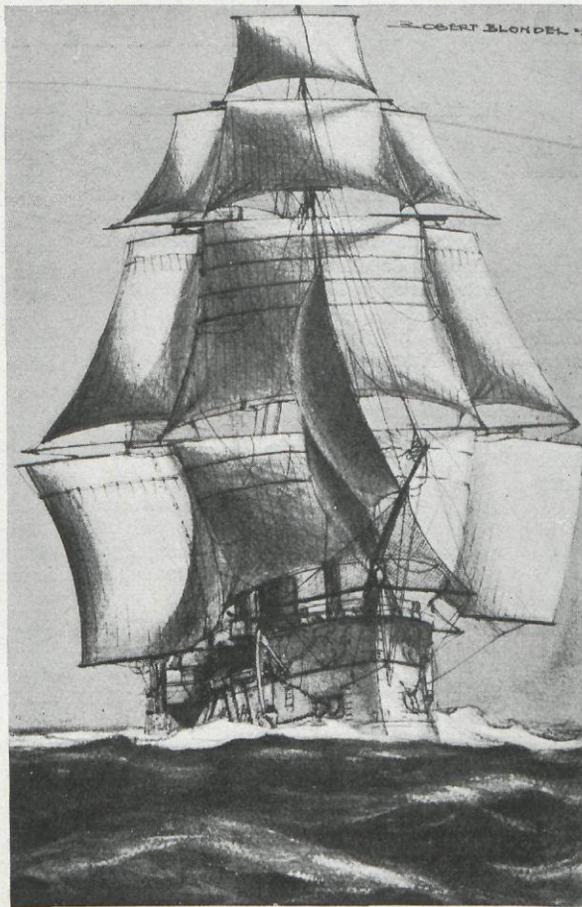
Ha sido nombrado jefe de Aeronáutica Naval el capitán de Fragata D. Pablo Hermida.

MARINA CIVIL

Peritos inspectores de buques.

Han sido nombrados peritos inspectores de buques de los puertos que se indican y en orden de su puntuación dentro de cada petición, los señores siguientes:
De Barcelona, D. José Rodríguez Raldino.
De Bilbao, D. Cirilo Lapena Royo.

De Valencia, D. Manuel Fernández Salutregui.
De Vigo, D. Alejandro Chapela Iglesias.



DE AYER A HOY.—El antecesor de "La Galissonnière", antiguo barco de guerra del mismo nombre que, mandado por el Almirante Coubert combatió gloriosamente en la guerra de Tonkin.

De Gijón, D. Ignacio Martínez Pals.

De Bilbao, D. José Elejabertia Basáñez.

De La Coruña, D. Ramón Guerrero Sanmartín.

De Barcelona, D. Martín Zubizarreta Bilbao.

De Canarias, D. Félix Isuse Petralanda.

De Huelva, D. José Elorza Elgoibar.

De Barcelona, D. José Abri Campius.

De Gijón, D. Ramón Muñoz Valdés.

De Alicante, D. Ramón Rodríguez Pérez.

De Bilbao, D. Wenceslao Rasines Basagoiti.

De San Sebastián, D. Tomás Fidel de Zárate.

De Santander, D. Aquilino Sabando Lanela.

De Valencia, D. Germán Goicoechea Acha.

De Málaga, D. Juan Sancho Alsina.

* * *

Ha sido ascendido a subinspector de primera del Cuerpo General de Servicios Marítimos el que lo era de segunda don José Maffei Carballo.

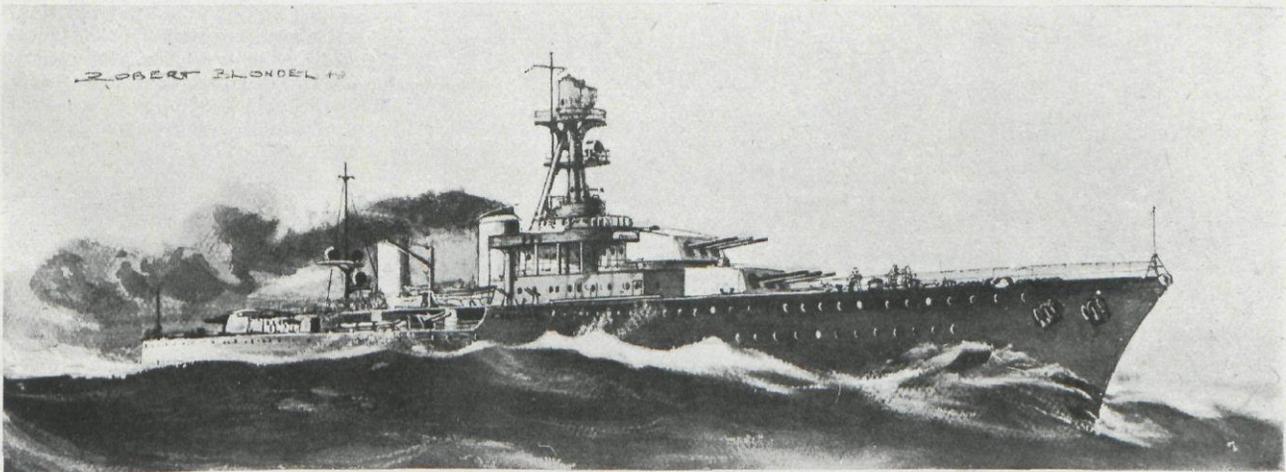
* * *

Ha sido ascendido a subinspector de segunda del Cuerpo General de Servicios Marítimos D. Crescencio Navarro Delgado.

* * *

Ha sido nombrado profesor de la Escuela Náutica de Bilbao don Pantaleón Duchement.

* * *



DE AYER A HOY.—El nuevo crucero francés "La Galissonnière", de 7.720 toneladas, botado en Brest el 18 de noviembre. Reproducción de un dibujo de Robert Blondel, propiedad de la Marina francesa.

Ha sido nombrado vicedirector de la Escuela Náutica de Cádiz, D. Emeterio Cesáreo Diego Somonte.

Ha sido nombrado secretario de la Escuela Náutica de Cádiz, D. José Carlos Camargo.

PUERTOS

Ha sido nombrado ingeniero-director de las obras del puerto de San Esteban de Pravia D. Fernando Govantes y Marco.

Ha sido nombrado ingeniero-director de las obras del puerto de Motril don José Molero Levenfeld.

Ha sido nombrado ingeniero-director de las obras del puerto de Algeciras D. Francisco Martínez Tourné.

Ha sido nombrado ingeniero-director de las obras del puerto de Palma de Mallorca D. José Serrano Lloberes.

Ha sido nombrado ingeniero-subdirector del puerto de Barcelona D. José Corderch.

El tráfico de mineral en el puerto de Bilbao.

Durante los diez primeros meses del año 1933 se han exportado por el puerto de Bilbao 801.917 toneladas de mineral, de ellas 731.101 con destino al extranjero, y 70.816 para el interior.

Nuevo horario de buques.

Se ha dispuesto que el horario de las líneas de navegación de Canarias, sea el siguiente:

La línea número 1: Salida de Tenerife para Cádiz, los viernes, a las cero horas, para llegar los lunes al amanecer, saliendo después del desembarque para llegar a Barcelona los miércoles al amanecer.

Línea número 2: Salida de Tenerife, los martes, a las trece, y de Las Pal-

mas los miércoles, a las trece, para llegar a Cádiz los sábados al amanecer, y recalar los lunes en Alicante, los martes en Valencia y los miércoles en Barcelona.

Línea número 3: Salida de Tenerife, los martes, a las trece, y de Las Palmas los miércoles, a las trece, para llegar los sábados al amanecer a Cádiz, y continuar en la forma fijada en el itinerario vigente, su viaje al Norte de la península.

La exportación de naranja por vía marítima.

La exportación naranjera por vía marítima durante la temporada 1932-33 ascendió a 11.851.148 cajas, que representan 592.557 toneladas, o sea 330.046 cajas y 16.502 toneladas más que en la campaña anterior.

PUERTOS

Habilitación del puerto de Guetaria.

La Dirección general de Aduanas ha autorizado la habilitación del puerto de Guetaria (Guipúzcoa), para la impor-

tación de carbones, por la razón de que en el de Zumaya no pueden entrar los buques de más de 1.000 toneladas.

Rescisión de una contrata.

Ha sido rescindida la contrata de las obras de reconstrucción del muro de bloques del muelle de Poniente de Almería y al mismo tiempo se ha autorizado la continuación de las obras por el sistema de administración.

Nuevo muelle para la Naval.

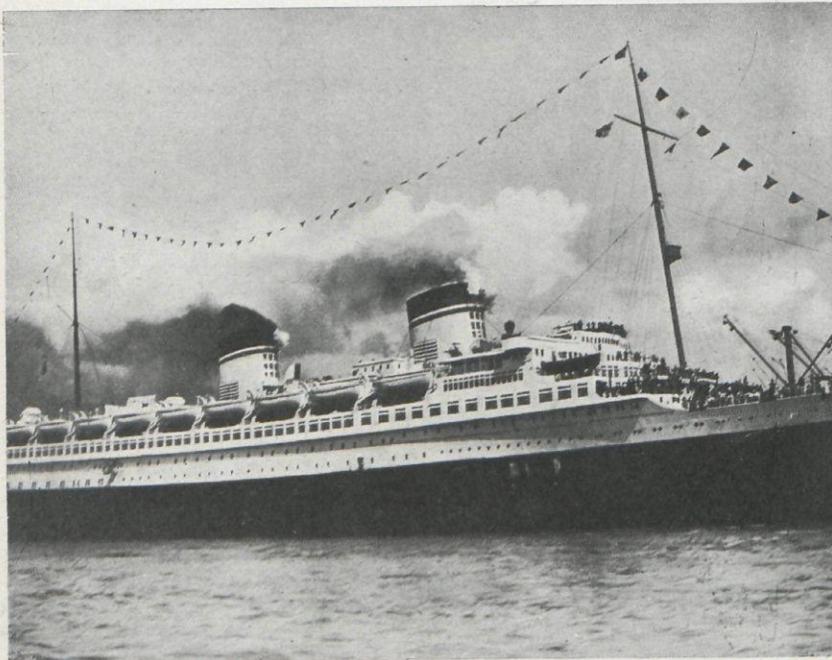
La Sociedad Española de Construcción Naval ha sido autorizada para construir un muelle en la ría de Bilbao frente a su factoría de Sestao, y la instalación en el mismo de una grúa para su servicio particular.

Grúa titán para el puerto de Adra.

Ha sido adjudicada a "La Maquinista Terrestre y Marítima" la adquisición de una grúa titán de diez toneladas de fuerza, con destino a las obras del puerto de Adra (Almería), por un importe de 120.000 pesetas y plazo de ejecución de seis meses.

Muelle de trasatlánticos en el puerto de Musel.

Ha sido aprobada por su presupuesto de 5.200.000 pesetas, la ejecución del tro-



Aspecto del "Rex" al salir de Génova para su viaje inaugural a Nueva York, travesía que realiza en poco más de seis días.

zo primero del muelle de trasatlánticos en el puerto de Musel.

La obra total consta de dos trozos, con un presupuesto total de doce millones.

Instalación de una grúa temperley.

Don Carmelo Iturbe ha sido autorizado para instalar una grúa temperley en la margen derecha de la ría de Bilbao, en Deusto, con destino a la carga y descarga de arena y otros materiales.

Adjudicaciones

Ha sido adjudicada la construcción de las obras de pavimentación del muelle de La Palloza, del puerto de La Coruña, a don Julio Rodríguez Blanco, por la cantidad de 462.483,39 pesetas, con una baja de subasta de 115.662,48 pesetas.

* * *

Ha sido adjudicada la ejecución de las obras de construcción del muelle de San Pedro, del puerto de Palma de Mallorca, a don Guillermo Durán Canelas, por la cantidad de 664.402,36 pesetas, con una baja de subasta de pesetas 35.701,50.

* * *

Ha sido adjudicada la ejecución de las obras de construcción del muelle transversal del puerto de Castellón, a la S. A. Cubiertas y Tejados, por la cantidad de 2.878.780 pesetas, con una baja de subasta de 650.049,14 pesetas.

* * *

Ha sido adjudicada la construcción de las obras de instalación de depósitos para aceite en el almacén número 5 del puerto de Sevilla, a don Luis Fernández Palacios, por la cantidad de 389.339,83 pesetas, con una baja de subasta de 51.510,77 pesetas.

* * *

Ha sido adjudicada la construcción de las obras del muelle de abrigo del puerto de Freijó (La Coruña), a don Julio Rodríguez Blanco, por la cantidad de 261.706,78 pesetas, con una baja de subasta de 61.931,15 pesetas.

* * *

Ha sido adjudicada la construcción de las obras de prolongación del dique del Canonco y dragado del puerto de Luarca (Oviedo), a don Juan Suárez Suárez, por la cantidad de 1.179.140 pesetas, con una baja de subasta de 36.468,43 pesetas.

* * *

Ha sido adjudicada la construcción de las obras de un muelle y dragado en la dársena de Porto-Cristo (Baleares), a la S. A. Cubiertas y Tejados, por la cantidad de 398.700 pesetas, con una baja de subasta de 27.114,07 pesetas.

* * *

Ha sido adjudicada la construcción de las obras de encauzamiento de los trozos segundo y tercero del río Sella y dragado aguas arriba del puerto de Ri-

badasella, a don Bienvenido Alegría, por la cantidad de 378.470,43 pesetas, con una baja de subasta de 45.180,43 pesetas.

* * *

Ha sido adjudicada la construcción de las obras de prolongación del muelle de Levante de la dársena pesquera del puerto de Cádiz, a la S. A. Hispano-holandesa de Construcciones, por la cantidad de 2.575.000 pesetas, con una baja de subasta de 563.511,49.

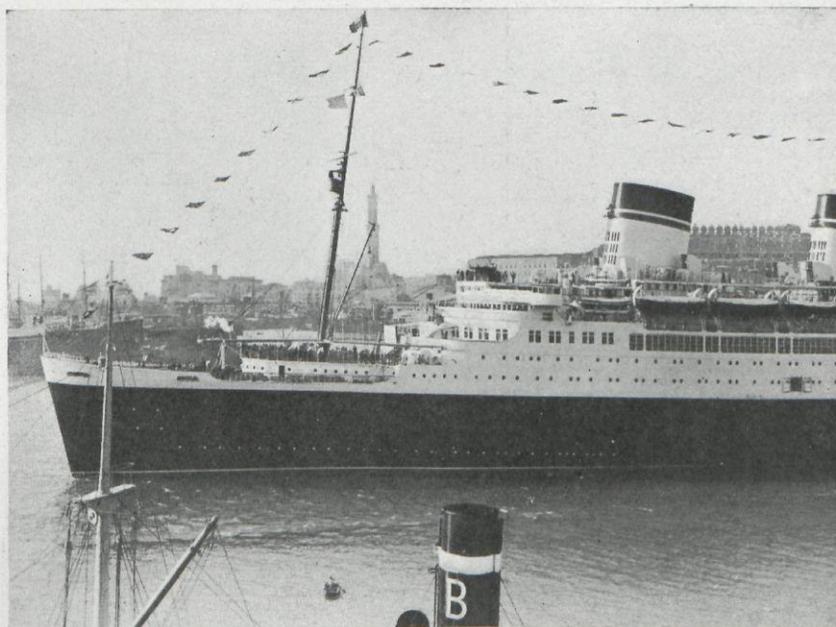
CONSTRUCCION NAVAL

La construcción de buques a motor en la primera mitad del año 1933.

Al finalizar el primer semestre del año 1933 se encontraban en construcción un total de 86 barcos a motor con 470.000 toneladas, de los cuales cinco son de pasajeros, 14 buques-tanques y 67 barcos de carga, de tipo normal. El mayor barco a motor de pasajeros tiene solamente una capacidad de toneladas inglesas 12.300, estando destinado al tráfico con Centro América de la Napag. Incluyendo entre los anteriores los barcos a vapor transformados en propulsión a motor, aumentan aquellas cifras a 91 barcos con 513.000

toneladas. Comparando estas cifras con las alcanzadas en agosto de 1932, se ve un aumento considerable, especialmente en los barcos de carga a motor, que han subido de 14 con 105.000 toneladas a 60 con 295.000, de los cuales una gran parte están destinados al Japón. La velocidad media de casi todos estos barcos está alrededor de los 15 nudos.

Con la excepción de Noruega, casi todos los países construyen barcos en astilleros propios. Desde principios del año 1933, los nuevos pedidos han sumado 35 barcos a motor, con 199.000 toneladas y 177.000 CV., mientras que durante el mismo tiempo los pedidos de barcos a vapor suman solamente 23 con 70.000 toneladas y 45.000 CV.



El "Conte di Savoia", buque de turbinas de características análogas a las del "Rex", de la misma Compañía "Italia". Vista tomada en el puerto de Génova, el día de salida para su viaje inaugural. El buque va provisto de un giro estabilizador "Sperry" que aminora los balances.

PESCA

La Lonja del puerto de Marín.

Ha sido autorizado el Ayuntamiento de Marín (Pontevedra), para la ocupación de una parcela de 61 por 23 metros en término de Cantoarena, para ampliación de la Lonja de contratación del pescado.

Documentación de las embarcaciones de pesca.

El Ministerio de Marina ha dispuesto que en lo sucesivo las embarcaciones de pesca estarán obligadas a llevar los libros y documentos que a continuación se expresan:

Primero. Buques de pesca de gran altura, ya definidos en el artículo 170 de la ley de Comunicaciones marítimas, la misma documentación que los mercantes en navegación de altura.

Segundo. Buques de pesca de altura, entendiéndose por tales a estos efectos los que prácticamente realizan navegaciones de gran cabotaje, tales como el "gran sole", banco canario africano o travesías similares; patente de navegación, rol reglamentario para buques mercantes, diario de navegación, cuaderno de máquinas, contratos con la estación, código internacional de señales y libro registro de horas extraordinarias.

Tercero. Buques de pesca litoral que hagan navegaciones no comprendidas en las dos reglas anteriores con propulsión mecánica y más de siete tonela-

das de registro, sea cualquiera su medio de propulsión, el rol reglamentario para buques mercantes.

Cuarto. Buques de pesca litoral no comprendidos en ninguna de las tres reglas anteriores: la licencia de pesca y permiso para navegar que hasta la fecha se exigía para las embarcaciones menores de diez toneladas.

Pósito de Pescadores de Ondárroa.

Ha sido autorizada la Federación de Cofradías y Pósitos de Pescadores de Vizcaya y la Cofradía de Pescadores de Santa Clara de Ondárroa, para instalar un depósito de carbón en este puerto.

Venta de pesqueros al extranjero.

Desde hace tiempo se ha planteado al Gobierno, por la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca, el problema que plantea la prohibición de vender buques españoles al extranjero, especialmente si se trata de naves de pesca, que han de ser renovadas por otras.

Haciéndose cargo de la necesidad de introducir en esta cuestión, normas más holgadas, que permitiesen la enajenación condicionada a la construcción de un tonelaje equivalente, el ministro de Marina señor Pita Romero llevó a un Consejo de Ministros una disposición en tal sentido; pero es lo cierto que, contra lo que se esperaba, el Gobierno optó por mantener el estado de cosas

creado por el decreto de 22 de agosto de 1931, que establece tal prohibición. A tanto equivale el acuerdo adoptado por dicho Consejo, de no someter a la aprobación de la Diputación Permanente de las Cortes, el proyecto del señor Pita Romero, sobre tan importante problema.

Vigilancia de la pesca.

Con objeto de obtener el mayor rendimiento del personal del Cuerpo de Vigilancia de la Pesca, en su primordial misión de evitar la pesca con explosivos, y demostrando la práctica que en muchas ocasiones es contraproducente para el fin que se persigue en los reconocimientos de embarcaciones que dicho personal vista uniforme, se ha dispuesto por el Ministerio de Marina que sea ampliado el artículo 42 del Reglamento provisional de servicios del mencionado Cuerpo, con el párrafo siguiente:

"En circunstancias especiales y siempre con la autorización expresa del delegado regional, el personal desempeñará determinadas comisiones sin vestir el uniforme reglamentario, pero llevando la placa distintiva del Cuerpo y el armamento ocultos y siendo portadores de sus nombramientos correspondientes."

Almadrabas.

Ha sido adjudicada a don Pedro Llinares Zaragoza, la concesión del usufructo del pesquero de almadraba denominado "Calabardina de Cope", emplazado en aguas del distrito de Aguilas, provincia de Murcia, por término de veinte años improrrogables, que empezarán a contarse desde 1 de enero de 1934.

Pagará el concesionario al Estado el canon de 6.066 pesetas anuales durante el período del usufructo.

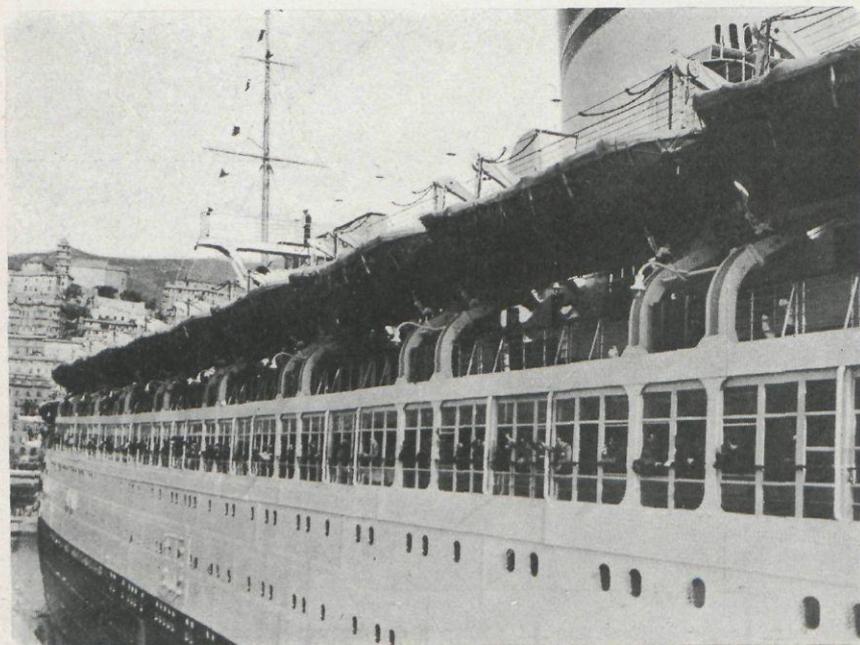
La importación de conservas de pescado en Francia.

El "Diario Oficial", de Francia, publicó el día 30 de noviembre último el siguiente aviso:

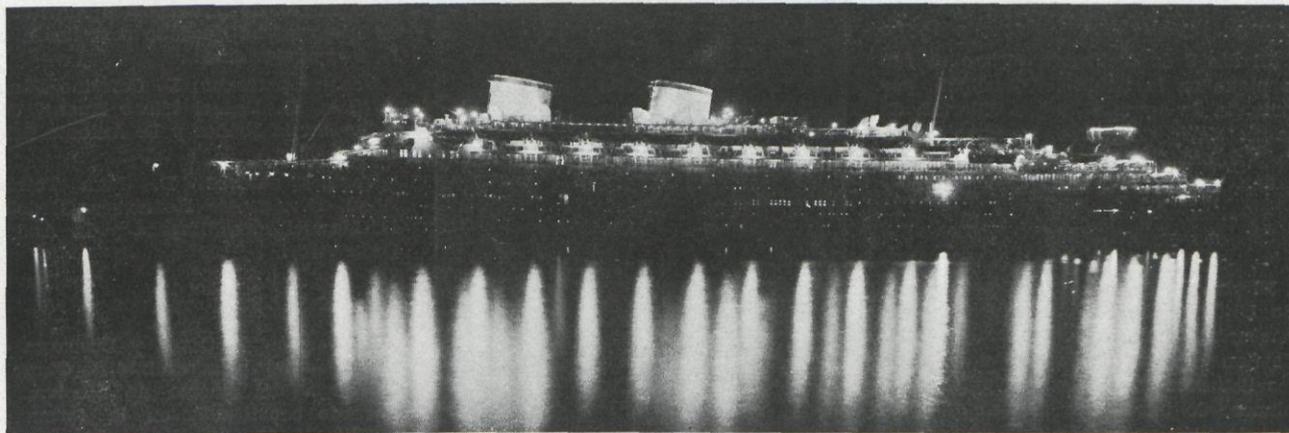
Las condiciones impuestas a los peticionarios de licencias para la importación de conservas de pescado, obliga a los interesados a:

- 1.º Estar inscritos en el registro de comercio.
- 2.º Haber importado, en calidad de primeros declarantes en la aduana, en 1930 o 1931 conservas de la misma naturaleza y procedencia que aquéllas para las que se solicita la licencia.
- 3.º Formular un extracto del "role" de la patente concerniente a los años 1930 o 1931.

Esta nueva disposición entrará en vigor para el reparto de los contingentes del trimestre comprendido entre 1 de marzo y 31 de mayo del año 1934.



Vista de detalle del costado de estribor del "Conte di Savoia".



Deslumbrante aspecto del "Conte di Savoia" de noche.

LEGISLACION

Normas para provisión de vacantes.

La Inspección General de Navegación dirige una circular a los delegados y Subdelegados marítimos aclarando la Orden ministerial de 26 de septiembre último, en el sentido de que al producirse una vacante en buques con menos de 40 CV. de máquina, en travesía mayor de 150 millas y navegación de cabotaje, cuya dotación de máquinas sean tres fogoneros habilitados embarcados antes del 7 de junio, deberá ser cubierta aún interinamente por un segundo maquinista, que desembarcará, dejando el puesto al mismo habilitado en el caso de que éste desembarque por enfermedad o causa justificada que le autorice volver al barco.

Reglamento de corredores intérpretes marítimos.

Por orden de 30 de noviembre último ("Gaceta" del 6 de diciembre), se aprueba el Reglamento de corredores intérpretes marítimos que se inserta en el mismo número.

Supresión de cargos.

El Ministerio de Marina ha dispuesto se supriman los cargos de Representante del Delegado e Inspector de Abastos en Barcelona, de la Compañía Trasatlántica, y el de Subdelegado en Barcelona de la Transmediterránea.

Buques del Monopolio de Petróleos con derecho a primas.

La Subsecretaría de la Marina civil ha dispuesto que los vapores "Campo-

amor", "Campas", "Campuzano" y "Campomanes", de la Campsa, sean agregados a la relación de los que tienen opción al percibo de primas a la navegación durante el año 1933, por haber llenado los requisitos correspondientes.

Primas a la navegación.

Se ha hecho pública ("Gaceta" del 15 de noviembre), la liquidación general definitiva de las primas a la navegación devengadas durante el año 1932, que comprende 49 Compañías, con un

importe total devengado de 8.002.123,80 pesetas, siendo siete millones lo que corresponde en el prorrateo. El coeficiente ha sido 0,874767771.

Abono de subvenciones.

Por orden del Ministerio de Marina ha sido dispuesto que se proceda al pago de las subvenciones de las Compañías Transmediterránea y Trasatlántica, correspondientes a los servicios de comunicaciones marítimas transoceánicas y de soberanía, del mes de noviembre, que ascienden a las cantidades de 1.674.320,50 y 1.024.862,92 pesetas, respectivamente.

ACCIDENTES

Estadística de octubre.

Durante el pasado mes de octubre, según la estadística publicada por "Bureau Veritas", el número total de buques perdidos por distintas causas es de 29, representado 27.336 toneladas.

Los buques desguazados en el mismo mes son en número de 96, con un tonelaje total de 317.670 toneladas.

En resumen: resulta que la Marina mercante mundial ha experimentado una pérdida de 125 buques, que representan 345.006 toneladas.

La flota española ha perdido por naufragio tres buques, con un tonelaje de 2.107 toneladas, y por desguace uno, de 1.471 toneladas; representando en total 3.578 toneladas.

Los buques españoles naufragados, son:

"Alfonso Fierro", de 1.532 toneladas, perdido en el Cabo Toriñana, el día 18.

"Diciembre", de 110 toneladas, perdido en el Cabo de Peñas, el día 7.

"Villa Selgas", de 465 toneladas, perdido a la altura de Ribadesella, el 13 de octubre.

El único buque desguazado durante el mes a que la estadística se refiere, es el "Verge del Desamparats", de 1.471 toneladas.

El "Aida".

El día 5 de diciembre naufragó el buque "Aida", de 270 toneladas, de la matrícula de Gijón, y perteneciente a don Angel Alvarez, de Avilés.

El pesquero "María".

A la altura de Vicedo naufragó, el 29 de noviembre pasado, el vapor de pesca "María", de la matrícula de El Ferrol.

El "Gloria".

El día 2 de diciembre último se fué a pique en la bahía de Cardigán, por una vía de agua, el buque "Gloria", de la matrícula de Bilbao, perteneciente a la Naviera Vascongada, de 2.146 toneladas.

Hallazgo.

El día 24 de noviembre, navegando de Gijón a Luarca, el vapor costero "Asturias", halló a cuatro millas al N. de San Esteban de Pravia un bote de los llamados de tingladillo, pintado en blanco, de unos siete metros de eslora, sin más nombre que la cabida (17 personas), en perfecto estado, y a bordo sólo fué hallado un chaquetón viejo, un pedazo de un chaleco salvavidas y manchas de aceite, sin ningún otro efecto. Ya tenía percebe en el baño, como de ocho días. No es aventurado suponer proceda de la tragedia ocurrida al vapor inglés "Saxilby", a 400 millas al W. de Valentia (Irlanda), la noche del 15 del mismo mes, y que no pudieron salvar ni una sola persona, un grupo de grandes barcos que acudieron en su auxilio, tales como el



Piscina de cubierta del "Rex"

(Todas las fotografías que publicamos del "Rex" y del "Conte di Savoia", nos han sido amablemente proporcionadas por la Agencia "Saemar", Alcalá, 41. Madrid.)

"Berengaria" (que estuvo nueve horas intentándolo), el "City of Manchester" y otros.

rado mixto de Transportes marítimos de Almería, ha quedado constituida en la forma siguiente:

Vocales patronos: D. Ceferino Fenoy de Sola, D. Rafael Miras Ruano, don Julio García Ibáñez y D. Antonio Criado Andújar.

Vocales obreros: D. Juan Terriza Abad, D. Antonio Rodríguez Córdoba, D. Manuel Ferri Espaza y D. Andrés Grau Azori.

La Sección de Carga y Descarga en tinglados del Jurado mixto de Carga y Descarga del puerto de Huelva, ha quedado constituida en la forma siguiente:

Vocales patronos: D. Alonso Mora Márquez, D. José Robles Gómez, don Francisco Sánchez Monge y D. José Mora Cruz.

Vocales obreros: D. Antonio Muñanes Gómez, D. Pedro Rodríguez Vidal, D. Bartolomé Jiménez Orts y D. José Domínguez Pérez.

Han sido nombrados vocales patronos del Jurado mixto de Transportes marítimos de carga y descarga de Cádiz, D. Enrique Macpherson y Bonnati y D. Guillermo Macpherson y Bonnati, suplente.

La Sección de Carga y Descarga en bahía del Jurado mixto del puerto de Huelva, ha quedado constituido en la forma siguiente:

Vocales patronos: Señores Aldanuz, Corte, Zalvide y Domínguez Hermanos, D. Juan Mirabent Gutiérrez y D. Antonio Vázquez Gómez.

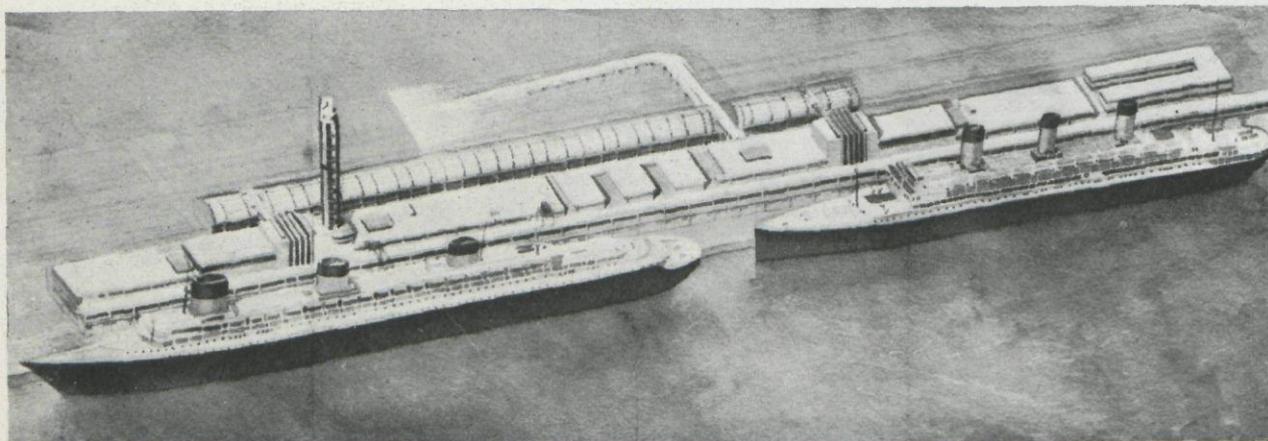
ASUNTOS SOCIALES

Jurados mixtos.

Se ha dispuesto que el Jurado mixto de carga y descarga del puerto de Huelva, quede incorporado para los efectos administrativos al Jurado mixto de minería de la ciudad capital. ("Gaceta" de 24 de noviembre.)

Ha sido creado en Santander un Jurado mixto menor de transportes marítimos y se segrega la indicada provincia de la competencia que tenía atribuida el Jurado mixto de igual clase de Bilbao.

La Sección de Trabajadores de Carga y Descarga, correspondiente al Ju-



LA ESTACION MARITIMA DEL HAVRE.—La Compagnie Générale Transatlantique ha construido en El Havre una estación marítima gigante. Tiene tres pisos y 600 metros de longitud.

Vocales obreros: D. Antonio Suárez, D. Francisco López García, D. Antonio Escudero Martín y D. José Matilde Cruz.

* * *

Ha sido nombrado vocal obrero suplente del Jurado mixto menor de Transportes marítimos de Valencia, D. Vicente Leba Gómez.

* * *

Se ha concedido derecho electoral para la designación de vocales obreros del Jurado mixto Central de Pesca de Altura y Gran Altura a la Sociedad de Patro-

nes de Cabotaje, Maquinistas, Prácticos y Mecánicos Navales "La Polar" de Pasajes de San Pedro (Guipúzcoa).

* * *

Han sido nombrados vocales obreros del Jurado mixto de Obras del puerto de Gijón, D. Hilario Rodríguez Martínez y D. Luis Nozal Villegas, como suplente.

* * *

Ha sido nombrado vocal obrero suplente en el Jurado mixto de la pesca de Cádiz, D. Rafael Bienvenido Gómez.

El coste total de una cadena de islas flotantes vendría a ser alrededor de treinta millones de dólares.

En el proyecto se propone el anclaje de las "islas flotantes" entre la costa norteamericana y la hispanoportuguesa. Según el proyecto, la duración de los vuelos regulares sería de treinta horas, Nueva York-París; treinta y cuatro horas, Nueva York-Roma, y treinta y seis horas, Nueva York-Berlín.

La primera "isla" sería anclada a 375 millas de la costa norteamericana; la segunda, tercera y cuarta, a intervalos de 450 millas, al este de Horta, isla de Fayal, en las Azores; la quinta, entre Fayal y Vigo.

De Vigo, las rutas seguirían a Burdeos y París, a Lisboa, Madrid, Barcelona, Génova, Roma y Nápoles.

MISCELANEA

Los servicios de practicaje en el puerto de Barcelona.

La Federación de Armadores "Navegación Libre Española" se ha dirigido a los ministros de Obras Públicas y Marina solicitando se reconozca la autonomía de las Juntas locales de Navegación para fijar el número limitado de prácticos de cada puerto, según sus características, así como la formación de tarifas y el programa para el ingreso por oposición en los grandes puertos nacionales.

Carnet de identidad.

La Subsecretaría de la Marina Civil ha concedido a los funcionarios afectos a dicha dependencia el derecho a usar un carnet de identidad ajustado al modelo oficial.

Convenio Internacional de Seguridad de la Vida Humana en la mar.

Este Convenio fué publicado en la "Gaceta de Madrid" número 202, de 1932. Recientemente se ha complementado aprobando las instrucciones relativas a Material de Salvamento, que se insertan en la "Gaceta" del 17 de noviembre último.

Receptor de radiotelefonía.

La Sociedad Anónima Hijos de J. Barreras, ha sido autorizada para instalar un aparato receptor de radiotelefonía en el muelle de La Galera, del puerto de Algeciras.

Islas flotantes para aviación.

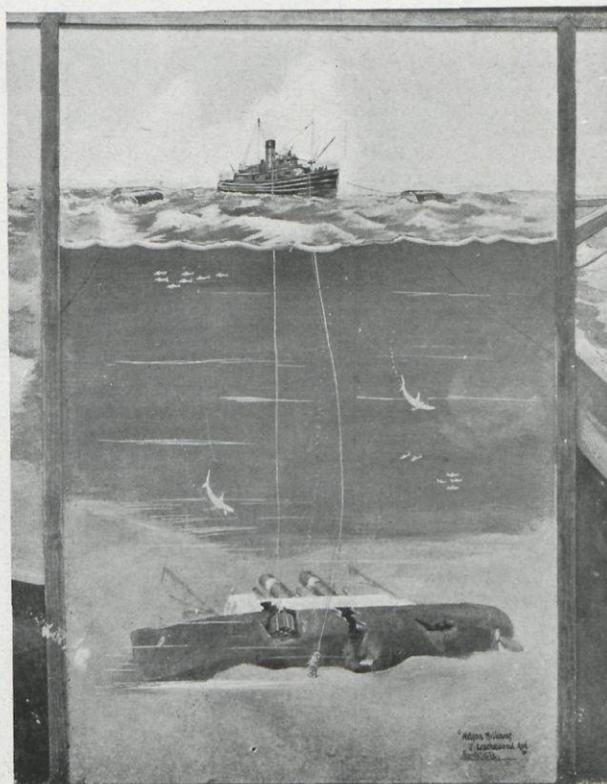
El secretario de Comercio de los Estados Unidos ha manifestado que el departamento de Obras Públicas ha asignado la cantidad de 1.500.000 dólares para la construcción de una isla flotante

en el Atlántico para fines de aviación.

Si el experimento da resultado, el Gobierno de los Estados Unidos procederá a la inmediata construcción de islas flo-

Detector "Ericsson".

La Subsecretaría de la Marina Civil ha dirigido una circular participando a los armadores constructores, inspec-



EL TESORO DEL "MERIDA".—Este diagrama muestra las operaciones de salvamento efectuadas con ayuda del buque "Salvor", para recuperar la fortuna en oro, plata y alhajas hundidas con el "Mérída" en la noche del 11 de mayo de 1911. El buque yace bajo 60 metros de agua a 50 millas del Cabo Charles (Virginia, Estados Unidos).

tantes de 1.250 pies de largo con espacios de 500 millas a través del Atlántico, y establecerá líneas directas entre Europa y América, regularmente.

res de buques y demás personas interesadas, que el aparato detector diferencial "Ericsson" ha merecido el calificativo de "aprobado".

MARES EXTRANJEROS

ALEMANIA

Economías en las grandes Compañías.

A fin de hacer economías y disminuir su balance en déficit, la "Norddeustcher Lloyd" y la "Hamburg Amerika Linie", reunidas en una comunidad de intereses, han decidido recientemente restringir la frecuencia de las salidas de los paquebotes de Hamburgo y Bremen durante el invierno.

La subvención del Gobierno alemán a los armadores.

El Gobierno del Reich ha dedicado veinte millones de marcos para subvencionar a su marina mercante.

Las subvenciones que concede son de 3 pfennigs por día y tonelada de registro bruto, más el 20 por 100 de la nómina de sueldos a todo buque que esté en servicio. La prima por tonelada tiene un máximo semestral que es de 12,50 marcos para los buques menores de 4.000 toneladas y 7,60 marcos para los inferiores a 1.000 toneladas.

Los armadores que perciben la subvención se comprometen a no hacerse la competencia entre sí. Estas cantidades así invertidas deben ser reintegradas, teóricamente, al Estado, si la explotación de los buques deja superbeneficios.

BELGICA

Para la defensa de los intereses portuarios belgas.

Con el nombre de "Belgisch Havenverweer", se ha constituido en el Ayuntamiento de Amberes un Comité, con la representación de los principales puertos belgas, que emprenderá una acción enérgica para la defensa de los intereses portuarios nacionales y del comercio en general. Uno de los primeros acuerdos adoptados ha sido protestar de las disposiciones gubernativas contra la importación de maderas para mina, que proporciona trabajo a millares de obreros en los puertos belgas.

La idea de esta agrupación obedece a la experiencia de ver cómo las protestas aisladas de los puertos quedaban desatendidas, por lo que se constituye un organismo fuerte que ha de ser mejor secundado.

ESTADOS UNIDOS

Coordinación de servicios marítimos y aéreos.

Se ha llegado a un acuerdo entre la United Fruit Line, que mantiene importantes líneas regulares entre Norteamérica y Sud América y la Pan-America Airways, que explota una tupida

red de servicios aéreos en el continente americano.

Las agencias de ambas Compañías trabajarán unidas, y se establecerán tarifas de transporte combinadas, tanto para viajeros como para mercancías.

FRANCIA

Importantes mejoras en el puerto del Havre.

Para modernizar el puerto del Havre y profundizar la dársena, se va a invertir la importante cantidad de trescientos millones de francos. Se construirá una nueva estación de pasajeros, como primera parte de este plan, la que tendrá una longitud de 600 metros y 50 metros de anchura, cuyo presupuesto está calculado en 3.750.000 francos y será inaugurada en el presente año. Las obras de la dársena permitirán el fondeo de dos buques tan largos como el "Majestic". (Véase foto página 32.)

El "Normandie".

El nuevo paquebote francés "Normandie", actualmente en construcción en Saint Nazaire, no empezará a prestar servicio, según el último acuerdo, antes de la primavera de 1935. Esta decisión se ha tomado esperando que la crisis para los buques del Atlántico Norte haya desaparecido en 1935. El número de pasajeros de esta línea es actualmente tan reducido, que si se pusiese en servicio el año actual el "Normandie", perjudicaría a las otras líneas francesas.

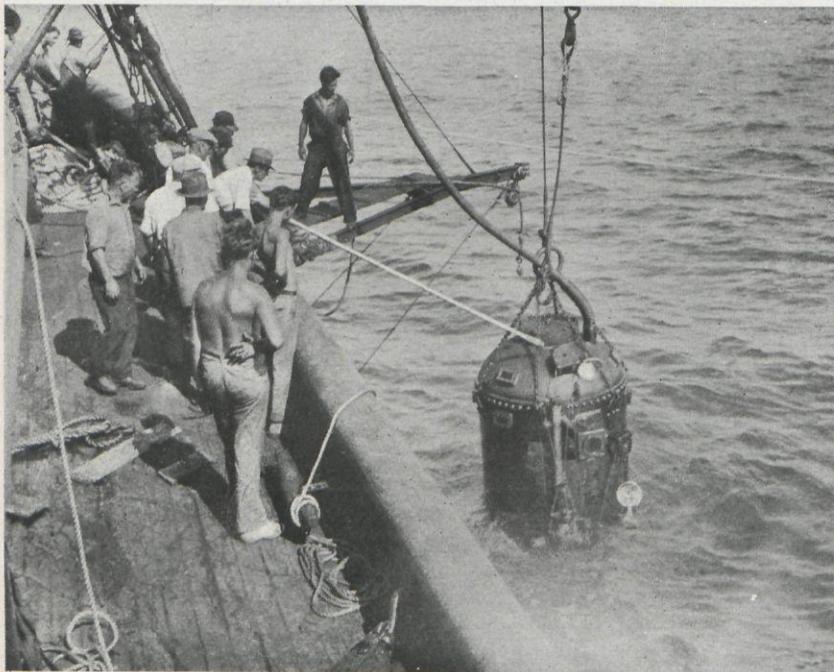
Este aplazamiento se ha aprovechado para hacer un estudio completo de las causas que producen el fuego en los trasatlánticos de lujo, a fin de instalar en el "Normandie" los equipos ignífugos más modernos.

Para nuestro próximo número estamos preparando una extensa información acerca de este buque, que, como saben nuestros lectores, es el mayor del mundo.

Los créditos de utillaje nacional en Francia.

Recientemente ha celebrado sesión la Unión de Cámaras de Comercio marítimas francesas, bajo la presidencia del Presidente del Consejo de Administración del puerto autónomo de Burdeos, para tratar de la cuestión de los créditos para las obras de puertos.

Los créditos que se incluyen en el presupuesto para 1934 son solamente las tres cuartas partes de los que figuraron en los presupuestos para 1930 y 1931. Estas cantidades no solamente no permitirán emprender los trabajos indispensables acordados desde hace varios



EL TESORO DEL "MERIDA".—Inmersión de un buzo provisto de escafandra especial para resistir la presión superior a seis atmósferas a que es preciso trabajar para las operaciones de extracción del tesoro.

años en varios puertos, sino que serán insuficientes para mantener la actividad en las obras comenzadas.

La asamblea acordó llamar la atención del Gobierno y del Parlamento sobre el interés que tendría llevar la economía del presupuesto a los capítulos no reproductivos, en lugar de reducir créditos que, permitiendo continuar regularmente la ejecución de los trabajos, aportarían un concurso interesante a las industrias nacionales particularmente afectadas por la crisis.

La Unión de Cámaras de Comercio ha pedido igualmente que el plan de utillaje nacional actualmente enfocado, tenga por objeto esencial financiar la terminación de las obras en curso y no sirva para favorecer el comienzo de otras cuya utilidad es dudosa, mientras que obras productivas acordadas hace tiempo permanezcan sin terminar.

La Unión ha sido invitada, por otra parte, a examinar los medios de favorecer el transporte bajo el pabellón francés, de los carbones extranjeros importados por vía marítima.

Para reemplazar al "Nicolás Paquet"

La Compañía de navegación "Paquet", ha encargado a los astilleros del Sena un nuevo buque que sustituirá al "Nicolás Paquet", perdido recientemente.

Las características del nuevo buque, serán: eslora, 130 metros; manga, 18,90 metros; puntal, 11,25; calado en carga, 6,70 metros; cuatro calderas, dos hélices, tres turbinas sobre cada eje, velocidad 21,5 millas por hora. Podrá transportar 434 pasajeros.

Próximo desguace del paquebote "France".

El magnífico paquebote "France", de 23.624 toneladas, de la "Cie. Générale Transatlantique", ha terminado su carrera, ya que próximamente será vendido en el Havre para su desguace.

Este buque fué botado al agua el año 1912, en los astilleros de Saint-Nazaire, habiendo sido destinado, hasta el año último, en la línea Havre-Nueva York.

Durante sus veintidós años de servicio efectuó numerosos cruceros de turismo y, en tiempos de la guerra, transportó grandes contingentes de tropas, siendo, más tarde, utilizado como buque-hospital.

GRECIA

Los buques amarrados en Grecia.

Según una estadística que publica la "Revue de la Marine Marchande", a fines del pasado mes de agosto estaban anclados por falta de trabajo ciento catorce vapores griegos, con un total de 201.790 toneladas.

INGLATERRA

Los buques tramps.

El Shipping Board británico acaba de nombrar una comisión de treinta miembros para dictaminar sobre la si-



EL TESORO DEL "MERIDA".—Un buzo introduciéndose en la escafandra para descender a trabajar en el buque hundido.

tuación de los buques tramps. El objeto es formular proposiciones de medidas proteccionistas. La comisión la preside M. J. Dunlop, de Glasgow.

Salvamento del tesoro del "Egypt".

El sábado 5 de agosto entró en el puerto de Plymouth el buque de salvamento italiano "Artiglio" para enregar 162 barras de plata, 13 de oro y unos 15.000 soberanos de oro, rescatados de la carga del "Egypt". El valor de lo salvado es superior, en esta sola remesa, a 36.000 libras.

Los trabajos de rescate del tesoro del "Egypt" ofrecían ahora particular interés por no poderse emplear ya las grapas utilizadas hasta ahora con tanto éxito. Actualmente se emplea un procedimiento ideado por el primer buzo de la Sorima, señor Raffaelli. Consiste en un tubo metálico cuyo volumen interior es aproximadamente de tres metros cúbicos. La parte inferior de este tubo está cerrada por una placa de cristal, estableciéndose en él el vacío por medio de una máquina neumática. Los buzos colocan el tubo en el emplazamiento requerido, y al romperse mecánicamente el cristal, la rápida entrada del agua en el tubo arrastra consigo el metal precioso que pueda haber suelto por la bodega.

Al ensayarse por primera vez este procedimiento, se recobraron más de 6.000 soberanos de oro del "Egypt", varias pequeñas barras de oro y una barra de plata de un peso superior a 10.000 onzas.

Se confía en que este procedimiento abra nuevos horizontes para los futuros trabajos de salvamento.

ITALIA

Política de subvenciones.

Se anuncia para dentro de pocos días que el Gobierno italiano prestará un apoyo económico a la gran sociedad de navegación "Italia", cuyo capital es de 720 millones, que consiguió reunir en 1931 con la fusión de importantes compañías marítimas.

Parece ser que el citado apoyo gubernamental consistirá en la emisión de obligaciones por valor de 200 millones con la garantía del Estado.

Las sociedades de navegación italianas "Navigazione Libera Triestina", de Trieste, y la "Italia", de Génova, acaban de recibir de la Unión sudafricana una subvención anual de 30.000 libras para asegurar un servicio rápido y regular, tanto para mercancías como para pasajeros, entre Africa del Sur y los puertos mediterráneos. El Gobierno italiano, por su parte, ha acordado una subvención doble a las dos sociedades.

Los trabajos de Capri.

Los trabajos iniciados en el puerto de Capri el año 1931, se terminarán en breve y el nuevo puerto será abierto el año 1935 a los buques de gran tonelaje. A partir de este momento, no será preciso efectuar ningún transbordo en Nápoles para llegar a la isla de Capri.

La Cosulich.

La "Cosulich" pone en servicio una línea regular y mensual entre los puertos de Trieste, Nápoles, Livourne, Génova y el Norte del Brasil, con escalas en Marsella, Barcelona, Funchal y Las Palmas. Es la primera línea regular entre el Mediterráneo y las regiones septentrionales del Brasil, que tienen su salida por el Amazonas y el puerto de Belem. Estará servida por dos buques construídos especialmente para la navegación en los países ecuatoriales y son el "Amazonia" y el "Ilvania".

MERCADO DE FLETES

De todos es conocida la lamentable situación de este mercado, que ha llegado a calificarse en términos de ruina muy especialmente para el "tramping" de todas las naciones.

Dos puntos de máximo interés agravan este mercado: por una parte las hipotecas que pesan a los barcos y por otra la depreciación que sufre el tonelaje inactivo por lo mal cuidado que está en esa situación. Los únicos que pueden vivir, a pesar de sus barcos viejos y de los bajos fletes que se ofrecen en los mercados, son los griegos, que aceptan todo lo que se ofrece, hasta el extremo de estar reduciéndose mucho el tonelaje actualmente inactivo arbolando esta bandera.

Por otra parte, los armadores ingleses creyeron acertar preparándose para la competencia mediante la construcción de tonelaje moderno, que estimaban podrían explotar en condiciones ventajosas, para cuando pudiera sobrevenir una mejoría estimable en el negocio naviero, que no se vislumbra aún, encontrándose con barcos en inmejorables condiciones de navegación, en cuanto afecta a la velocidad y al consumo de combustible; pero actualmente se evidencia cada vez más reducida la demanda de tonelaje, con lo que resulta cada día más difícil la situación de los armadores británicos, que de momento sufren la nueva amenaza que supone el hecho de que los armadores italianos se dediquen a contratar sus barcos para el Plata, saliendo de Europa en lastre, a unos tipos de flete inferiores en unos chelines a los que podrían aceptar los armadores ingleses, sin que resultasen suficientes sino para cubrir escasamente los gastos de viajes.

Con relación a significadas partes del mercado mundial, acreditados armadores han vuelto a reproducir sus insistentes predicciones sobre el porvenir angustioso de la navegación, afectada por el excesivo tonelaje, en contraposición con las necesidades del tráfico, por lo que insisten sobre la necesidad imperiosa de que se reduzca en grandes proporciones el tonelaje existente, desechando y desguzando muchísimos buques, ya antiguos, a fin de que cuando lleguen los periodos que deben considerarse normales, solamente naveguen aquellos barcos del tipo más moderno, que son los únicos que comercialmente podrán competir.

Además, las condiciones monetarias en que se desenvuelve la economía mundial, lejos de mejorar han empeorado, principalmente por lo que afecta a las Repúblicas sudamericanas, con las consiguientes e inevitables repercusiones en el intercambio mundial.

En Oriente, se ha operado recientemente, dadas las dificultades señaladas,

bastante satisfactoriamente, sobre todo en los sectores de Saigón, Haipong, etcétera y también en la costa de Madrás, Bombay, Karachi, Marmagoa y Mauricio, en tanto que los exportadores australianos se han limitado a fletar un barco desde Sur de Australia al Mediterráneo, Reino Unido, Continente a 26 s. 4 d. Se destacan también los fletamentos de trigo australiano para Mediterráneo y Gran Bretaña.

Aunque se ha expansionado un tanto el tráfico ruso, no se manifiesta mejora alguna en los fletes ni el volumen general del tonelaje contratado. Para los cargamentos de granos del Sur de Rusia a Reino Unido se ha pagado a 9s. 4d., según tamaño del buque, y desde el Danubio se indican precios de 14s. con destino al Continente y 13s. 6d. para Amberes y Rotterdam, siendo incommovible, a pesar de estas dos cotizaciones, la quietud de este sector. Varios barcos, de mayor tonelaje al habitual, han sido contratados para transportar mineral de Poti o Nicolaiev, ofreciéndose a 10s. 6d. para Continente-Boulogne-Rotterdam, y los carbones de Marioupol podrían fletar a 12s., hasta 12s. 3d. para los Estados Unidos. También se han contratado barcos grandes de mar Negro al Extremo Oriente, aunque difícilmente se podría mejorar el precio de 13s. 3d. para destino a Shangay o Dalny. En el Danubio no se opera apenas y los mercados del Mediterráneo están casi en completa quietud.

Los mercados madereros del Norte han comenzado a animarse ligeramente.

El de Australia cotiza desde Australia occidental y meridional al Mediterráneo, Inglaterra Continente, con opción a tres puertos de descarga a 23s. 6d. En el Mediterráneo apenas si se han movido los minerales, apareciendo sólo los nombres españoles en las cotizaciones; de Huelva a Dantzig, 8s. 3d.; Sevilla a Cete, 8s., y Huelva a Filadelfia o Baltimore a 11s. Nuestra sal de Torrevieja paga 9s. 6d. para Calcuta y 11s. 6d. para Japón; se ofrecen 12s. para un cargamento de 7.000 toneladas de sal de Cádiz a San Juan de Terranova.

Si hasta aquí cada uno de los mercados ha acusado ligero movimiento en los fletamentos, aparece por el contrario el de América del Norte, que conserva la más completa quietud, siendo de mencionar el azúcar de Cuba, que paga 13s. 9d. para dos puertos de Inglaterra y Continente.

El mercado de la Argentina es el único mercado que hasta ahora, a pesar de las dificultades por que atraviesan éstos, conserva un poco más de fortaleza y acusa un tono bastante firme en su resurgir. Para los meses de julio tuvo las siguientes cotizaciones: a Amberes o Rotterdam, 16s., desde Río arri-

ba; con opción a un puerto de Reino Unido, 16s. 6d.; precio que llegó a 17s. desde Río arriba, también, con opción a tres puertos de Inglaterra, Continente y Hamburgo; desde Bahía Blanca, 14s. 6d. para Gran Bretaña y 14 s. para Continente; desde el mismo punto anterior a Liverpool y otros puertos, 13s. 6d. Para los meses de septiembre y octubre cotizó precios en extremo aceptables, y, actualmente, ha preparado barcos desde Río arriba a Reino Unido, con opción a diferentes puertos a 15s. y desde el mismo punto a Bergen-Estocolmo, a 17s. 6d.

El transporte de carbones ingleses acusa una disminución que afecta considerablemente a su flota, ya que difícilmente se obtienen fletamentos de Gales y del Norte, y se ha llegado a contratar a 5s. 2d. por tonelada del Tyne a Génova.

En los fletes petroleros se registra alguna mayor actividad. Del Mar Negro se paga a 8s. 3d. para tres puertos del Reino Unido, y a 7s. y 7s. 6d. de Constanza a Londres y Amberes, respectivamente. El golfo llega a pagar 10 chelines; de Venezuela a Gran Bretaña y Continente, 7s. 6d.; a Dunkerke, 7s. 3d.; no hay cotización alguna de California.

En Asturias, el mercado de fletes del carbón se cotiza de 10 a 11 pesetas en barco pequeño para los puertos más próximos a Gijón, y llegando a 13 para Vigo. En barco grande no se paga más que a 14 y 14,50 a Barcelona.

Para retornos se tienen datos de uno, de mineral, desde Afrau-Musel, a 7 pesetas, y otro, con sal común, a 13, desde Cádiz a Villagarcía de Arosa.

Otros precios para mineral son los siguientes:

De Bilbao a Ymuiden.—3.100 tons., 4-4 y medio; a Rotterdam.—3.300 tons., 4-3; de Melilla a Boucau.—4.400 tons.; de Saltacaballo a Middlesbró.—4.000 toneladas, 5-7 y medio; de Hornillo a Rotterdam.—5.700 tons., 5-9; de Huelva a Rotterdam.—5.500 tons., 6-; 7.700 tons., 6-3, 8.000-8.800 tons., 6-; 5.800 tons., 5-10 y medio; 5.800 tons., 5-10 y medio; a Londres.—3.000-3.300 tons., 7-10 y medio; de Almería a Rotterdam.—5.600 toneladas, 5-3.

El carbón paga:

De Cardiff a Marin.—1.250 tons., 8-6; a Gandía.—1.500 tons., 8-9; a Las Palmas-Tenerife.—6.000 tons., 7-; a Barcelona.—1.500 tons., 9-; a Vigo.—2.100 toneladas, 7-3; 1.800 tons., 7-6; a Ceuta.—2.600 tons., 6-3; a Tarragona-Barcelona.—1.500 tons., 8-9; de Cardiff-Penarth-Barry a Las Palmas.—2.500 tons., 7-; de Cardiff-Newport a Huelva.—3.100 toneladas 6-9; de Tyne a Bilbao.—1.900 toneladas, 8-6; de Goole a Pasajes.—1.200 toneladas, 10-; de Sunderland a Ceuta.—4.500 tons., 6-6; de Firth-Forth a Barcelona.—2.200 tons., 9-; 2.200 tons., 9-6; de Blyth a Cartagena.—1.800 tons., 9-