

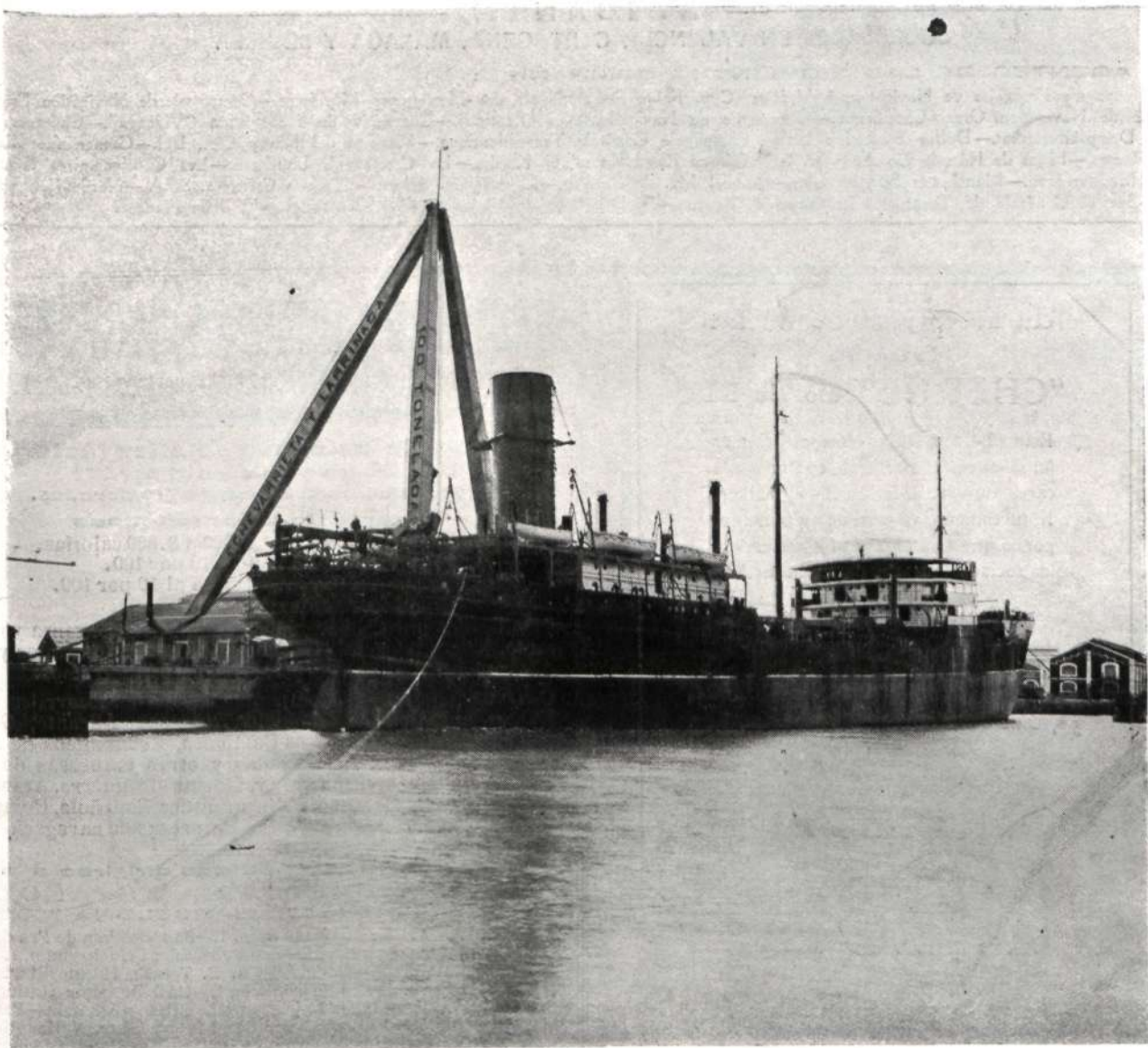
Vida Marítima

ORGANO DE LA LIGA MARITIMA
ESPAÑOLA, DE LAS ASOCIACIONES
DE NAVIEROS Y DE CONSTRUCTO-
RES NAVALES, PESCA MARITIMA Y
FEDERACION DE CLUBS NAUTICOS

Año XXXI.

Madrid, 29 de febrero de 1932.

Núm. 949.



Buque-tanque de 8.000 toneladas para CAMPSA, que construyen los astilleros de Echevarrieta en Cádiz.

OMNIBUS - AUTOMOVILES - CAMIONES

EL MOTOR DE FUERZA LAS PROEZAS

Hispano Suiza

Y LOS RECORDS VELOCIDAD MUNDIALES

C.Ribas, 279. BARCELONA Pº Gracia, 20

MOTORES - INDUSTRIA - MARINA - AVIACION

VEHICULOS SANIDAD MILITARES

TANQUES - INCENDIOS - RIEGOS

DELEGACIÓN EN MADRID: AVENIDA CONDE DE PEÑALVER, 18

J. y A. LAMAINERE

CONSIGNATARIOS DE BUQUES
ALICANTE

SUCURSALES EN VALENCIA, CARTAGENA, MÁLAGA Y SEVILLA

AGENTES DE LAS SIGUIENTES COMPAÑÍAS:

Bland Line.—Compagnie Française de Navigation à Vapeur (Cyp. Fabre).—Compagnie des Messageries Maritimes.—Compagnie de Navigation France-Amérique.—Compagnie de Navigation Orano-Cherifienne.—Compagnie de Navigation Sud-Atlantique.—Compañía de Navegación "Vizcaya".—Chargeurs Réunis.—Det Bergenske Dempskibsselskat.—Dollar Steamship Line.—Compagnie Générale Transatlantique.—Mariano del Río y Cia., Ltd.—Gumersindo Riesgo.—Hijo de Ramón A. Ramos.—Hijos de Rómulo Bosch, S. en C.—Kokusai Kisen Kabushiki Kaisha.—La Creola.—J. Lauritzen.—Les Consignataires Réunis.—Lloyd Latino.—Lloyd Méditerranéen.—Manchester Spanish Line.—Miguel Mz. de Pinillos.—Minerais et Métaux.—Naviera Gijonesa, S. A.—Nordenfjeldske Steamship Services, Ltd.—Société Générale de Transports Maritimes à Vapeur.—Société Maritime Nationale.—D. Tripicowich.—William Hansen.

¡Un nuevo producto Walker!

La corredera

"**CHERUB**" modelo III

Este nuevo modelo efectuará la más larga travesía marítima, con una sola carga de aceite solidificado Walker. El mecanismo va cerrado totalmente, por lo que está bien protegido contra las rociadas, chispas de las chimeneas y cenizas.

Registra hasta 1.000 millas.

Thos. Walker & Son, Ltd.,
58, Oxford Street, Birmingham, Eng.



Todos los comerciantes de instrumentos náuticos pueden suministrarla.

Emplead líneas para corredera, de Walker.



SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA

Via Layetana, 3 y 3 bis.-Teléf. 13.007.-Apartado 131.-BARCELONA

Carbones de las minas de Aller (Asturias)

Declarados simitares al Cardiff

Especiales para vapor y aglomerados.

Principales características

Potencia calorífica...	7.800 a 8.600 calorías.
Materias volátiles...	16 a 19 por 100.
Cenizas.....	del 2,5 al 10 por 100.

Clasificados por tamaños en cribado, galleta, granza y menudo. Briquetas de molde abierto de 4,300 kilogramos y de molde cerrado, en panes de 8 y 9 kilogramos.

Consumidos por las Compañías de los ferrocarriles del Norte de España, de Madrid Zaragoza Alicante, Oeste de España, ferrocarriles Catalanes, Económicos de Asturias, Cantábrico, Vascongados y otras empresas de ferrocarriles y tranvías a vapor, Marina de guerra, Arsenales del Estado, Compañía Trasatlántica Española, Compañía Trasméditerránea y otras Empresas de navegación.

Para informes y pedidos dirigirse a la
SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA
Apartado 131.-BARCELONA

AGENCIAS.—Avilés: Apartado núm. 1.—San Esteban de Pravia.—Gijón: Apartado núm. 81.—San Sebastián: Príncipe núm. 1.
REPRESENTANTES.—Madrid: Juan B. Topete, Hermosilla, 24.—Oviedo: Carlos R. de San Pedro, Uría, 1.—CADIZ: César Gutiérrez, San José, 19.—Pamplona: Luis Revestido, Paseo Valencia.—Palencia, Valladolid: Joaquín Ibáñez, Miguel Isear, 4 dup. Valladolid.—Coruña: Antonio Cortés, Apartado núm. 37.—Sevilla: Santiago Benjumea, Rafael G. Abreu, 5.—Valencia: Rafael Terol, Colón, 23.—Salamanca, Burgos, Segovia: Germán Gamazo, Jorge Juan, 8. Madrid. Zaragoza: M. Rubio, Coa, 102.

DEPOSITOS EN BARCELONA Y VALENCIA



CRONICA PESQUERA

Hacia una más racional organización económica

Un record de producción.

LA flota de un puerto español ha capturado, durante el año 1931, unas cincuenta mil toneladas de pescados. Esta cifra extraordinaria pasará, sin duda, inadvertida en un país donde los hechos económicos generales apenas inquietan a contados estudiosos, y los de carácter pesquero no suelen producir curiosidad alguna.

Mas a nosotros, que tenemos la pupila en vela constantemente, avizorando todo fenómeno económico que se origine del mar, ese *record* de producción pesquera que Vigo ha alcanzado en el año último nos obliga a cierta meditación.

De la Europa continental, sólo dos o tres puertos pesqueros —Wesermunde, Bulogne-sur-mer, acaso Cuxhaven— habrán superado la suma de Vigo. El gran puerto francés del Mar del Norte la sobrepasa por poco más de 15.000 toneladas. Los que le siguen en importancia de la República gala —La Rochelle y Lorient-Keroman,— no suman entre los dos la cantidad de pescado arrancado al mar en 1931 por los vapores de Vigo.

De este modo queda confirmado aquel puerto gallego como el más importante de Europa en el Atlántico, por lo que a producción pesquera se refiere. Pero no podemos regocijarnos demasiado ante resultados tan espléndidos de la campaña pesquera que comentamos, porque al propio tiempo ponen de manifiesto la incapacidad industrial de España en este orden de intereses.

Era natural que ese volumen de pesca inigualado se tradujera en un inigualado rendimiento crematístico. Sin embargo, Vigo apenas ha obtenido más de veinticinco millones de pesetas, de sus cincuenta millones de kilogramos de pesca. Al productor que lo ha captado en el mar, exponiendo su capital o su vida, tras faena ruda y valerosa, vino a convertirse cada kilo de pescado en dos monedas de veinticinco céntimos. El común denominador de esta cotización irrisoria nivela tanto al opulento lenguado como a la democrática sardina; igual a la oronda merluza que al pulpo escurridizo.

De esta vez, el milagro de los peces no fué también el de los panes.

No podemos desconocer que en 1931 el mercado pescadero español registró precios más bajos que los de períodos anteriores. Mas este fenómeno de depresión, con mayor intensidad que en España, se dejó sentir en el extranjero. Y, sin embargo, mientras Vigo ingresó poco más de 25 millones de pesetas como producto de primera venta de sus 50 millones de kilogramos de pesca, Boulogne-Sur-Mer, donde la depreciación del arenque alcanzó coeficientes insólitos, logró convertir sus 68.000.000 de kilogramos en casi 70.000.000 de pesetas. Aproximadamente, el kilo de pescado traído al puerto gallego se cotizó a la mitad del precio alcanzado por el mismo kilo de pescado en el importante puerto de la Mancha.

Resulta innecesario ponderar las funestas consecuencias económicas que de semejante desvalorización se derivan para la industria pesquera. Su esfuerzo productivo, por magno y denodado que sea, se esteriliza lamentablemente a causa de una organización comercial lenta, insuficiente y anacrónica.

Necesidad de puertos pesqueros modernos.

El primer factor que influye en detrimento de la verdadera estimación pecuniaria de los productos del mar es la carencia de puertos pesqueros. España se resiente de falta de utilaje portuario especialmente montado para aprovechamientos industriales. Los presupuestos de obras públicas, administrados por manos más generosas ante el pedigueño que ante el realmente necesitado se derrocharon por la costa en pequeñas obras inútiles, sin responder a un plan orgánico general, sin inspirarse en elevadas conveniencias del país.

Así tenemos muchos pequeños puertos que viven de la pesca, y ni un solo gran puerto de pesca moderno, vinculado a los mejores mercados por una red de transportes adecuada a las actuales exigencias y a las especiales características del tráfico pesquero. En este aspecto, España continúa como cuando toda su flota se reducía a las traineras del «xeito», y todas las manipulaciones de conservación del pescado se hacían bajo unos cuantos cobertizos, a base de sal común y cajones de pino.

No se ha dado cuenta aun de que para obtener del mar todo el rendimiento que generosamente brinda, la técnica ha creado un tipo especial de puerto; compleja y eficiente organización económica, que comienza a bordo del arrastrero y termina en la mesa del consumidor; racional estructuración de todos los elementos que intervienen en las diversas fases que recorre el pescado desde que sale del copo, con la que se persigue y se logra la máxima utilidad del instrumental pesquero, la mejor calidad y frescura del producto, la rapidez y baratura del transporte, la eliminación del intermediario, con positivo ahorro en los dispendios del consumidor y asegurando retribución digna para el esfuerzo, tantas veces heroico, del productor.

La obra de la industria pesquera de altura.

El Estado español se ha venido despreocupando alegremente, en los tiempos de la Monarquía, de toda obra profunda de vigorización de las fuentes de riqueza. La pesca constituye el ejemplo típico de esa distracción tradicional. Todo lo que es la industria pesquera de altura se debe a su exclusivo afán, jamás estimulado por asistencia oficial alguna. Transformó sus flotas, las lanzó a competir en lontanos caladeros con las más potentes de otros países, creó instituciones sociales dignas del desarrollo logrado; hizo cuanto al esfuerzo privado le es dado hacer. En esa meta se halla hoy la gesta noble de la industria pesquera española.

Para superarla, el Estado tiene que abandonar frente a los intereses del mar su indiferencia crónica. No puede exigir de los armadores pesqueros que construyan por sí solos grandes puertos modernos, ni de los exportadores de pescado que monten líneas de ferrocarriles adecuadas a las necesidades de aquéllos. El problema tiene magnitud sobrada para dejarlo relegado a soluciones particulares e improvisadas, y debe ser incorporado al primer programa de reconstrucción nacional que se componga por el Gobierno de la República.

Al decir esto ya damos a entender que a la mente que ese programa conciba debe inspirarla un pensamiento levantado y generoso. Que el propósito no se malogre, diluido en complacencias políticas, para servir esta localidad o la otra, como ocurrió en ocasión no muy lejana. Una organización pesquera moderna sólo puede estructurarse con un rígido sentido de concentración en el puerto, si bien se llegue a la más amplia ramificación en el mercado. Hay que sacrificar el halago de campanario al principio de la unidad en producción, la economía en la distribución y la insuficiencia en el consumo.

Política pesquera exterior.

La política pesquera que es menester desarrollar no puede limitarse a los objetivos que dejamos esbozados. Las relaciones económicas que entre los diversos países se establecen, y constantemente se modifican, han de determinar en el nuestro la adopción de aquellas medidas que aseguren el desenvolvimiento normal de las principales fuerzas productoras.

Así, en la actualidad, el problema de los contingentes de importación muestra su faz aguda, y se atraviesa en la vida industrial española, demandando soluciones urgentes, al menos en lo que a la pesca se refiere. Al signarse el reciente Tratado comercial con Francia, sin dar tiempo a que alcanzara prácticamente la plenitud de su vigencia, el Gobierno de allende el Pirineo puso en vigor el sistema de los cupos trimestrales, sórdidamente calculados para reducir a la mínima expresión las exportaciones de pescado español a los mercados del Midi, que ayudaban a descongestionar provechosamente los nuestros.

El funesto juego de los contingentes llega a refinamientos vejatorios. A Inglaterra, que apenas exporta a Francia pescado fresco, pero que solía introducir cuantiosas partidas de ahumado, se le fija un cupo amplio para el primero y se le limita a proporciones insignificantes el segundo. Para España se cambian las tornas, y puesto que interesa fundamentalmente a nuestra industria exportar pescado fresco y conservado en aceite, estos cupos son precisamente los que se fijan con la máxima restricción.

Para dar idea de los extremos a que llega esta exacerbación del proteccionismo galo bastará citar que en 7 de enero, por aviso inserto en el *Journal Officiel* se declaró rebasado el cupo otorgado a España y Portugal para la introducción de sardinillas en conservas, correspondiente a un trimestre que termina en 29 de febrero. Pues por lo que respecta al arenque salado, y para diversos países, en 31 de diciembre se declaró cerrada la importación en Francia hasta el 30 de septiembre próximo inclusive.

Rumbos modernos.

He ahí otro de los factores que contribuyen a la improductividad del esfuerzo pesquero. Mientras Francia cierra las puertas al pescado español, mantenemos francas las nuestras para recibir cuanto quieran enviar los exportadores de las Galias. La repercusión en los precios habrá de ser inmediata, con quebranto profundo para la producción nacional que, impedida de seguir suministrando uno de sus mercados habituales de importancia, se verá en su propia casa rudamente competida por el pescado extranjero. No se olvide, además, que la deficiencia de los transportes ferroviarios significa una ventaja insospechada para los introductores de pescado francés. La Rochelle puede colocar en Madrid, varias horas antes que Vigo, la merluza desembarcada al mismo tiempo en ambos puertos.

Se advierten, pues, con toda claridad, las dos directrices, interna y exterior, a que debe responder la política pesquera española. Vencido el viejo despego hacia el mar, por la mayor capacidad de sentir las realidades nacionales que ha traído el nuevo régimen, es hora de iniciar los rumbos nuevos, de completar la obra anónima de los trabajadores pesqueros, modernizando toda la organización económica que esta actividad tan imperiosamente ha menester.

V. PAZ ANDRADE.

Febrero 1932.



MISCELANEA MARÍTIMA

La nueva protección de Italia a su Marina ante la crisis del tráfico marítimo, y su repercusión y enseñanzas para España

(Conclusión.)

PARA que todos podamos hacernos mejor cargo del significado e importancia que tiene la medida de protección dictada por Italia a favor del desguace de buques, estima el comentarista indispensable hacer un ligero examen de la situación mundial de esta industria.

Estado de la industria del desguace en el mundo. Tonelajes y precios.

Si se limita esta mirada retrospectiva a principios de siglo, ya que antes apenas si tuvo importancia la industria de la demolición de buques, se encuentra que apenas si en el primer quinquenio llegaba al centenar de miles de toneladas la media anual del tonelaje desguazado en el mundo; de 1905 a 1909 se elevó a más de 120.000 toneladas; en 1910-1914 hubo gran variación, desde 88.000 los últimos años del lustro a 246.000 toneladas, pues es bien sabido que en este quinquenio pareció la Humanidad prepararse en ésta y otras manifestaciones de la actividad humana para el gran conflicto de este siglo; durante la gran guerra no se desguazó un cascarón de nuez, y todo era poco para aprovecharlo en la lucha y sus consecuencias; después de ella fué aumentando considerablemente el tonelaje demolido, especialmente en la depresión violenta de 1921-22, variando esta magnitud en tal bienio de 77.000 a 315.000 toneladas; volvió a bajar en 1923, no llegando al centenar de millares, para alcanzar el máximo registrado en la crisis de 1924, con el que alcanzó lo desguazado a 1.174.000 toneladas, bajando notablemente en los años siguientes a poco más de la mitad como media anual; mientras que en fines del año 1929 empezó, con la profunda crisis económica que padece el mundo, repercutiendo en la depresión del tráfico marítimo, a sentirse estimulado el amarrado de los barcos, que suele ser la antesala más apropiada de la demolición, y sólo en Europa, durante el año 1930, se desguazaron 400.000 toneladas, llegando a cerca de otro tanto lo demolido en los Estados Unidos, especialmente del tonelaje procedente del «Shipping Board».

En 1931 el desguace ha ido en aumento durante su transcurso, especialmente el efectuado en el Japón, como demuestra la siguiente estadística:

M E S E S	Tonelaje total desguazado	Adquirida por el Japón
	Tons. (T. R. B.)	Tons. (T. R. B.)
Enero 1931..	48.312	10.400
Febrero..	48.924	11.126
Marzo..	81.253	—
Abril..	83.632	22.825
Mayo..	33.108	5.029
Junio..	68.559	21.325
Julio..	83.455	16.435
Agosto..	73.190	16.585
Septiembre..	48.126	29.854
Octubre..	130.696	43.384
Noviembre..	93.583	28.456
Diciembre..	105.728	32.765

Ella hace ascender a 900.000 toneladas (tonelaje registro bruto) el desguace durante el año pasado, del que más de un 25 por 100 corresponde al Japón, que desde mediados de 1930 está tomando posiciones en este asunto, sea acumulando material siderúrgico en preparación para las contendas bélicas a que puede llevarle su premeditada presente actuación en China, sea para atender a las necesidades de sus astilleros, cuya actividad no está tan evidenciada como aquella preparación.

Y mientras la cantidad de tonelaje demolido ha llegado en su proceso medio creciente hasta la crisis actual, la curva del precio de la tonelada d. w. para desguace se manifiesta antiparalela con aquélla, por la razón natural de la ley de la oferta y de la demanda, ostentando, sin embargo, los valores particulares siguientes: Antes de la crisis estaban los valores de la tonelada para desguace en algo más de una libra para la tonelada d. w. del carguero y de cerca de dos libras para la tonelada de registro total para el barco de línea; durante el año 1930 se encontraron estos valores en una libra y 30 chelines, respectivamente, aparte de los que adquirirían cuando se estipulaba la entrega en lugares alejados, lo que llegaba a encarecer notablemente el precio, y estos precios se mantuvieron hasta principios de 1931, en cuyo primer semestre bajaron hasta de 8/6 a 11 chelines para los cargueros y una libra para los barcos de pasaje, que

tomaban, respectivamente, los valores de 34 y 44 chelines cuando se trataba de buques adquiridos para desguace en el Japón, con el compromiso de su entrega allí. En el segundo semestre de 1931 el precio ha fluctuado de 9 a 13/3 para los cargueros y de 17/6 a 22/6 para los barcos de línea, siendo los precios medios actuales a que se cotiza la tonelada d. w. para demolición la de 11/3 en Inglaterra y 13/3 en Italia, precios que, si bien superan a los de 7/6 por tonelada de arqueo total que esta magnitud alcanzó en el *boom* de 1921-22 —mínimo registrado—, son muy aproximados a aquéllos cuando se reducen al mismo patrón monetario.

Los orígenes de esta baja en los precios de tonelaje por demolición, no solamente hay que buscarlos en la abundancia de género en el mercado, por ser el amarrado del buque causa la más apropiada al deficiente entretenimiento y, por consiguiente, a la depresión del valor, sino en que los metales productos de la industria de la demolición han experimentado bajas muy considerables, que se aproximan al 40 y 50 por 100, por la falta de consumo y el consiguiente exceso de superproducción en que se encuentran sus industrias, especialmente la siderúrgica, a cuya baja contribuye poderosamente el colapso en que vive la construcción del buque, uno de los mejores clientes de los altos hornos y de los hornos eléctricos.

Ante tal estado ruinoso de la industria del desguace, nada de particular tiene que se ocurriera

Medidas de protección con relación al desguace ideadas en otras partes

dictar medidas que fueran de protección para ella, aun cuando se hayan dictado las más de las veces con el principal afán de proporcionar estímulo a la disminución de tonelaje, que tendiera a nivelar el instrumento del tráfico marítimo con las necesidades de éste, y hasta que con ello se llegara o intentara llegar a proporcionar algún trabajo a los astilleros con pedidos hechos mediante el acicate de algún premio o ventaja especial para la sustitución de las toneladas desguazadas por otras nuevas, especialmente en las Marinas deficientes, o sea que pertenecen a naciones que con razón pueden suponerse explotadas en la materia, por no participar su pabellón en el tráfico exterior con la proporción del 50 por 100, que es la que da la norma de ni explotadora ni explotada, o sea bastándose a sí propia, sin invadir el terreno de las demás.

Así, en Alemania se ha pensado seriamente en dar una prima de 40 marcos por tonelada dada al desguace, con la obligación de encargar los armadores a los astilleros por lo menos la mitad del tonelaje desguazado, y en Inglaterra la Comisión Mitchell intentó organizar la financiación del desguace en Inglaterra por los propios industriales de la construcción y del tráfico, pues que unos podrían esperar algún pedido como fruto del plan, y los otros la ansiada nivelación de tonelaje y necesidades del tráfico, así como impedir que los barcos baratos ingleses vendidos al extranjero se convirtieran bajo extraño pabellón en los más formidables competidores de la flota propia.

Otras naciones, y algunas citadas, han pensado en OBLIGAR al desguace de los barcos viejos —los mayores de veinticinco años— para lograr la mejora de fletes, con la cual atender al pago

de los premios estipulados para el cumplimiento de aquella obligación.

En otros países la prima ha pasado a vías de hecho, y en España mismo, ha poco más de un año, en estudios realizados para la implantación del crédito marítimo, se ha propuesto establecer mejoras sobre las tasas normales de bonificación por el Estado al tipo de interés en las operaciones de préstamo, cuando éstas se refirieran a sustituciones de tonelaje viejo dedicado al desguace por barcos modernos de alta eficiencia.

Pero en Italia el aumento ofrece caracteres verdaderamente singulares. Allí la industria siderúrgica está afectada por la falta absoluta de carbón, y tiene que acudir al horno eléctrico con la energía hidráulica, relativamente barata, que le proporcionan los Alpes, a cuya modalidad la chatarra es altamente favorable, por lo que

Estado de la cuestión en Italia; medidas de protección deada y su singular simplificado.

la industria del desguace en Italia ha tomado un desarrollo grande, llegando a ocupar crecido número de operarios y requerir importante capital, significando *per se* valor notable en la economía nacional italiana. Allí, durante el año 1931 esta industria ha llegado a desguazar en el país más de cincuenta unidades de unos treinta años de edad media, integrando unas 250.000 toneladas (tonelaje registro bruto), de las cuales han sido 13 buques, con menos de 47.000 toneladas, de propiedad italiana, y el resto, o sea cerca del 80 por 100, tonelaje traído del extranjero. Por otra parte, Italia, durante el mismo año, no ha vendido al extranjero con fines de demolición mas que cuatro unidades, sumando poco más de 8.000 toneladas, de las cuales una sola, por cerca de la mitad, fué un buque que hubo que abandonar a los aseguradores en el extranjero.

Estos datos ponen de manifiesto una situación sumamente desfavorable de la industria del desguace en Italia, por ella misma y por la economía de la nación. En efecto: tiene que ir a buscar al extranjero casi todo el material primero, lo que supone una importación invisible, o sea una partida contraria en la balanza de pagos de la nación, y además tiene que ir a comprarlo con la tara de la carestía que significa el tener que llevar generalmente el barco adquirido desde el extranjero a allí, lo que supone un gasto muchas veces importante, y siempre una operación poco agradable, por exigir remolque o poner en acción mecanismos viejos y anquilosados por larga inactividad; si no impone el aumento de un tanto por ciento señalado en el precio cuando se efectúa la compra, imponiendo al vendedor la obligación de poner los barcos en las rampas de desguace, como hace el Japón. Y si se propone adquirir la industria de la demolición en el propio país, el desplome de los precios contiene a los armadores, la baja de los metales merma considerablemente los ingresos, y la permanencia de los jornales arruina la industria.

De todos modos, la situación no tiene nada de favorable, y menos cuando se considere que obrando Italia como ha tenido que hacerlo en la materia durante el pasado año y en los anteriores, aun cuando no haya sido en medida tan señalada, ha influido en los países que constituían sus abaste-

cedores para la nivelación de sus Marinas y necesidades del tráfico, y hasta para estimular los pedidos a sus astilleros, a cambio de mantener, si no agravar, su propio desnivel y mantener el marasmo o colapso de su rica industria de construcción.

Para evitarse estos males propios y procurar que los bienes ajenos se nacionalizaran; para lograr que la industria italiana del desguace encontrara en los barcos viejos nacionales su primera materia con ventaja de precio y de economía nacional, sin tener necesidad de ir a buscarlos al extranjero y sin perjuicio de los armadores italianos; para estimular de paso la desaparición del tonelaje viejo e ineficiente en el país y tratar de conseguir algún pedido para los astilleros, sobre todo para lo primero; para proteger una industria que ocupa miles de hombres, y en la que, cual en ninguna otra, la mano de obra supone el principal gasto de explotación; para defender la actividad amenazada de esta industria por ruina provocada por desproporción entre gastos e ingresos, ha dictado el Gobierno italiano la actual ley de primas al desguace.

Por virtud de esta nueva disposición, la demolición en Italia de los barcos italianos de carga (definidos con arreglo al Convenio de seguridad de la vida humana y de los bienes en la mar) tiene una prima de 25 liras por tonelada de registro bruto, que ha de percibir el armador, hasta un máximo de 200.000 toneladas, durante el año actual, o sea por un total de cinco millones de liras, repartidos por mitad entre los ejercicios 1931-32 y 1932-33; sumas que se deducirán de las consignaciones establecidas en los mismos presupuestos y conceptos de primas o compensaciones para construcciones, modificaciones, transformaciones, reparaciones, compensaciones arancelarias, etc., a favor de la industria de la construcción del buque.

En una palabra, la ley italiana de protección al desguace eleva el actual precio de 40 liras a que

Examen de la ley y de su influencia en las industrias del desguace, construcción y navegación.

está para la demolición de las naves marítimas en el país la tonelada d. w., a 57 liras (pues las 25 liras de prima lo es a la tonelada de registro bruto, lo que viene a ser de 17 liras para la tonelada d. w., a que corresponde el precio primero, equivalente a 12 chelines), aumento que supone llegará a un precio de 18 chelines. El de 12 chelines, con relación al corriente de 13,5 en el extranjero para Italia, significa un beneficio del 11 por 100 para el demolidor, y el de 18 chelines, sobre el corriente de 12 en Italia, vale un aumento en el precio del 50 por 100 para el armador italiano, aun cuando sea de admitir que alguna parte de este beneficio venga a redundar definitivamente en el del industrial de desguace, sumándose al propio suyo, por poderse sentir generoso el armador en el precio de venta del buque con esta ayuda que el Estado le proporciona. Quizás no fuera exagerado suponer el beneficio medio del 30 por 100 para uno y otro.

Con esta protección salen, pues, favorecidos ambos: el demolidor, porque adquiere en Italia sin tener que abonar el transporte, siempre difícil y costoso, del material adquirido en el extranjero para desguazar, y beneficiándose, además, de la

baja en el precio que le pueda hacer el armador, en vista de la ayuda que a éste le otorga el Estado; y el armador sale también protegido con esta ayuda, total o probablemente parcial, en la mayoría de las ocasiones. El decreto-ley instituyendo estas primas al desguace en Italia manifiesta concretamente que se busca con esta medida hacer económicamente posible la industria de la demolición de buques, que se había hecho ruinosa; de modo que tiende a conceder la protección indirecta al demolidor por medio del subsidio al armador, ayudando también al siderúrgico, que puede adquirir la chatarra más barata. En el preámbulo así se dice.

Con esta medida se estimula el desguace, medida que podría llegar a afectar a la navegación y a la economía nacional de no ponerle un tope al tonelaje desaparecido, necesidad a que atiende el decreto limitando a 200.000 toneladas (tonelaje registro bruto) la parte de la Marina italiana que puede acogerse a los beneficios de esta ley durante este año. Es de advertir que tal tope no afecta mas que a la quinta parte del tonelaje italiano de más de veinticinco años de edad; de modo que queda un margen muy amplio para que pueda prorrogarse varios años la ley de protección para 1932-33, si lo requiriera, como es muy posible, la industria de la demolición de buques.

Con relación a la influencia de esta protección en la industria de la construcción, el decreto-ley italiano que se comenta tiene dos aspectos diferentes. Es el primero que los cinco millones de liras destinados al pago de las primas al desguace se obtienen disminuyendo la consignación presupuestaria destinada a las primas a la construcción; lo que no afecta al constructor, porque en Italia ocurre que, desgraciadamente para esta industria, no se construye a pesar de las primas; de modo que éstas no encuentran ocasiones a que aplicarse, y poco menos que resulta sobrante aquella consignación.

El otro aspecto es el de poderse estimar hasta qué límite esta protección al desguace favorece la construcción, por sentirse estimulado el armador a sustituir el material desguazado por otro nuevo. Ante todo, la crisis del tráfico marítimo estimula a la disminución del tonelaje y no al aumento, y, por otra parte, la ayuda económica que puede recibir el armador para el desguace llega a poner el precio de la tonelada d. w. en 18 chelines, y la nueva construcción, por vil que sea, es superior con primas, en Italia, a nueve libras; o sea que lo que recibe el armador por el desguace no llega ni a la décima parte de lo que le cuesta la nueva construcción. ¿Qué estímulo, pues, puede sentir en este sentido por la nueva ley? Si el crédito marítimo no constituye suficiente acicate al facilitarle capital para hacerse con nuevo material, lo que significa la nueva ley es absolutamente despreciable, y no ha de poder aumentar el pedido de una sola tonelada a los astilleros italianos.

Para España esta ley podrá tener el efecto inmediato de bajar el precio del desguace, que antes elevaban los italianos, cuando la ley nos permita vender al extranjero, si es que algún día esto ocurre. Hoy, sin que el comentarista sospeche el motivo ni adivine la razón de la

Influencias y enseñanzas para España

conveniencia de esta prohibición, la influencia es nula.

Sólo alcanza a enseñarnos algo del mecanismo de la protección a la Marina mercante. Por ejemplo: que cabe relacionar la prima al desguace con la ayuda a la construcción; pero que, hasta ahora que sepamos, a nadie se le ha ocurrido afectar aquella con supresiones o mermas a las primas a la navegación.

Sin duda será porque, si se bajaran las primas a la navegación, estimulando el desguace, simultáneamente se iría a la disminución del estímulo para traficar y se mermaría el tonelaje; y si a esto se añade que al intentar bajar

las primas a la construcción, para instituir el crédito, se aumentaría el desnivel de precios de la

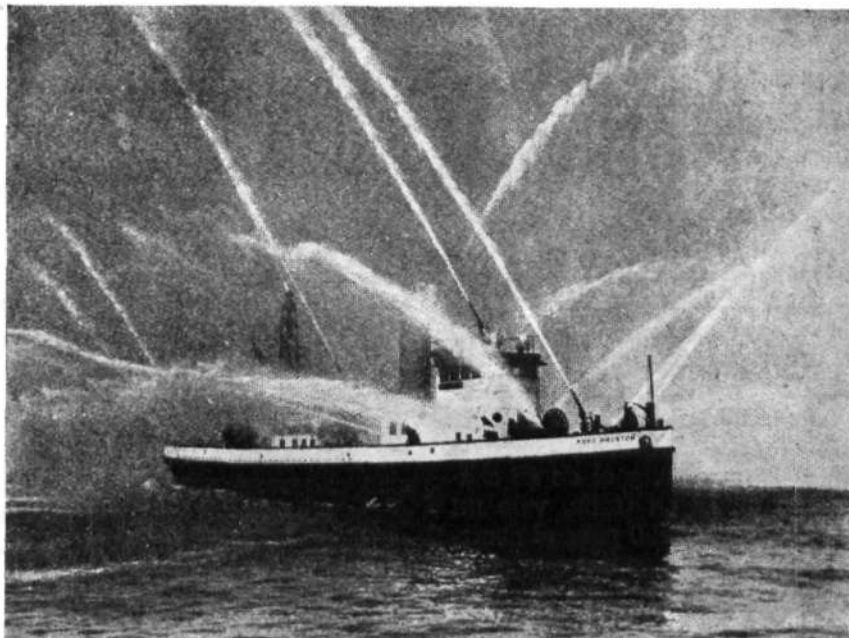
industria de construcción nacional y extranjera, dificultando los pedidos a la primera, aun cuando se facilitase la obtención del capital, que los competidores disfrutaban lo mismo, se obtendrían como consecuencias fatales inmediatas: paralización de la navegación, disminución del tonelaje y cierre de los astilleros.

Cuadro que encierra el aniquilamiento de una Marina al intentar protegerla.

CAP. THISTLE-NA.



Barloventeando en regata.



Remolcador de salvamento y alta mar.

Información de la Conferencia Permanente de Asociaciones de Navieros de España

Información de «The Baltic and International Maritime Conference»

Holanda.—ROTTERDAM.—*Reducción por pronto despacho.*—Los navieros consienten 6d de reducción en el flete a los puertos de U/K, y la *Baltic and International Maritime Conference* se dirige a sus asociados, aconsejándoles que no accedan a esta rebaja, además de por la razón de la caída de la moneda inglesa, por los abusos que se cometen en aquel puerto por los receptores y cargadores con motivo de la velocidad de descarga de los barcos fletados con contratos del tipo del *Centrocon charter*.

Para enseñanza de todos se refiere el caso siguiente:

Llegó un barco a Rotterdam con contrato *Centrocon*, el que fijaba la descarga en 600 a 700 toneladas diarias, y para obligar al pago de *extras* por pronto despacho, si bien el primer día descargaron 1.300 toneladas de maíz, avisaron los receptores del maíz al capitán que, a partir del día siguiente, se limitaría la descarga a razón de 700 toneladas diarias, según el contrato, a menos de avenirse el naviero a ser liquidado con reducción del flete por pronto despacho.

El capitán telegrafió a los navieros, y como a éstos les urgía el alistamiento del buque por las exigencias del nuevo contrato de fletamento que tenían para el buque, se avinieron al siguiente arreglo: hacer los navieros la bonificación de 55 libras, si la descarga se efectuaba totalmente en cuatro días; 41-15 libras, si en cinco; 20 libras, si en seis días, y 10 libras, si en siete.

Contra las medidas diferenciales de bandera.

La Asamblea del Comité ejecutivo de *The Baltic and International Maritime Conference*, integrada por representaciones de Dinamarca, Alemania, Gran Bretaña,

Noruega y Suecia, habiendo observado que en ciertos países se propugnan varias proposiciones con el fin de ayudar a su Marinas mercantes mediante la adopción de medidas diferenciales en cuanto al transporte de cargamentos nacionales, llama la atención sobre las constantes gestiones realizadas en todo el mundo para vencer los obstáculos de todo género opuestos al desenvolvimiento del tráfico, una de las principales causas de la presente crisis mundial, y, por estar convencida de que la introducción de medidas tales como las propuestas constituiría un serio obstáculo para volver a las sólidas relaciones comerciales internacionales, y que, aunque probablemente supondría un efecto benéfico temporal para las Marinas nacionales de los países interesados, finalmente frustraría el fin perseguido y resultaría en detrimento de la industria naviera en general por la adopción de medidas de represalia que provocaría, incita a los países interesados a que se abstengan de tomar parte en una política tan miope.

Anticipos en contratos de fletamento "time charter".

The Baltic and International Maritime Conference se ha dirigido a todos sus asociados, aconsejándoles que tomen todos la determinación de no firmar contratos de esta naturaleza sin exigir el pago adelantado del alquiler por quince días al menos, manteniendo el anticipo hasta la terminación del contrato.

Los navieros españoles, a quienes el cumplimiento de sus contratos vigentes o en gestión se lo permite, han acogido con buena disposición el consejo de la *Baltic*, que por la unión de todos se lograría convertir en costumbre beneficiosa para los navieros.

Información de la Asociación de navieros noruegos

Bélgica.—AMBERES.—*Precios de la estiba del carbón.*—Los agentes de los cargadores pretenden que el precio corriente sea por lo menos de 2,25 francos belgas por tonelada. Es evidente, sin embargo, que este precio resulta sumamente elevado, pudiendo los estibadores trabajar a precios más bajos. La Asociación de Navieros noruegos avisa a sus afiliados haber logrado últimamente que se conformen los estibadores con el precio de 1,50 francos belgas por tonelada.

Convenio sobre seguridad de la vida humana y de los bienes en la mar.—*Instalación de telegrafía sin hilos a bordo.*—En plena implantación del Convenio, se aconseja a los barcos del *tramp* la conveniencia de examinar la utilidad que les pueda proporcionar la instalación de los aparatos auto-

máticos de alarma en orden al cumplimiento de aquel Convenio internacional. Los precios son, sin embargo, elevados, como puede verse por las ofertas que las firmas inglesas, alemanas y francesas hacen a los navieros: 250 libras por aparato, de uno a cuatro de ellos; 240 si los aparatos son de cinco a 11; 230 si son de 12 a 19, y 225 libras por cada uno de 20 o más aparatos: La unión de varios armadores puede conducir a economía notable en este particular.

En Noruega hay un tipo automático de alarma que se vende a 2.500 coronas, con rebajas según la importancia del pedido.

La Asociación de Navieros noruegos se ha dirigido a su *Board of Trade* con la súplica de que intervenga en este asunto, al objeto de conseguir que las firmas constructoras noruegas de t. s. h. pongan los precios de los

automáticos de alarma al nivel de los establecidos por las mismas firmas en Suecia y Dinamarca.

Por otra parte, se espera que la ratificación del Convenio sobre la seguridad de la vida humana y de los

bienes en la mar ha de conducir, además de a que otras naciones sigan su ejemplo, a que salgan al mercado tipos aceptables de *automáticos de alarma* a precios más convenientes que los actuales.

Información de la "Northern Shipowners Protection Assotiation"

Extras en la descarga de carbón en los contratos "Baltcon" y "Deutkhle".—En estos contratos, el tiempo de la descarga está basado en el día de veinticuatro horas, que da derecho a los receptores para descargar durante el día y la noche si les conviene. Si los receptores descargan a precio hecho por tonelada, ningún peligro corre el naviero de pagos *extras*,

y si se descarga de noche para evitar el pago de *estadías*, los *extras* deben ser a cuenta de los receptores, a menos de que el contrato obligue al naviero al pago de los precios corrientes de descarga, caso en que éste tendrá que abonar el precio en plaza de la descarga de noche, superior al de la del día.

Información de "The Chamber of Shipping"

Es bien conocido de todos el empeño puesto por los receptores de carbón en Barcelona para que la cláusula de listos para la descarga se empiece a contar no desde que el buque llega a puerto y avisa estar dispuesto para efectuar la descarga, sino desde cuando se encuentra atracado y amarrado en el muelle de descarga. Esto es ajeno a la voluntad del barco, y, por consiguiente, no es justo se le impongan tales perjuicios.

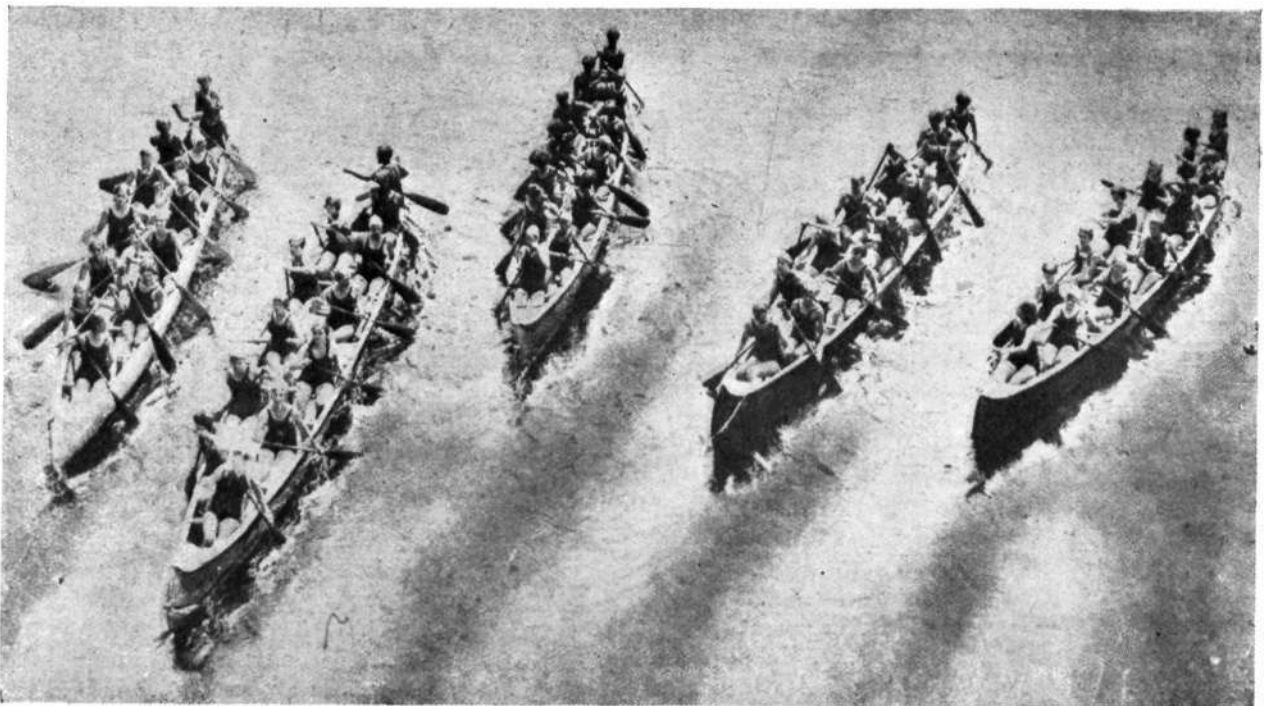
Debido a gestiones de la Conferencia permanente de Asociaciones de Navieros de España, *The Baltic* ha aconsejado a sus afiliados que no acepten la cláusula en la forma que pretenden los receptores de carbón de Barcelona, sino como la estipula el tipo de contrato de la *Chamber of Shipping* (contando el momento de listo para la descarga en el momento de avisar el barco estar dispuesto para efectuarla), y esta Asociación inglesa, por la misma gestión, comunica haber transmitido a sus navieros asociados las instrucciones necesarias para que re-

sistan a todo trance la firma del contrato con la cláusula como pretenden los receptores.

La buena disposición en este asunto de los navieros extranjeros obliga doblemente a los nacionales a no incurrir en la debilidad de acceder a peticiones que pueden afectar seriamente a sus intereses.

LA CONFERENCIA PERMANENTE DE LAS ASOCIACIONES DE NAVIEROS DE ESPAÑA aconseja a sus afiliados no admitan variación alguna en la cláusula del modelo de contrato de la *Chamber of Shipping*.

NOTA.—*La Secretaría de la Conferencia permanente de las Asociaciones de Navieros abre una sección en su archivo de las últimas noticias sobre gastos de puerto, velocidades de descarga en ellos, modalidades especiales de los diferentes puertos y contratos, etc. Se servirán gratuitamente las noticias que se soliciten, cargando solamente los gastos de correspondencia postal o telegráfica.*



Regata de «girls» norteamericanas.



108. Facultades del Comité del tráfico marítimo.—La sentencia del Tribunal Supremo de 21 de abril de 1925, publicada en las *Gacetas* de los días 13 y 17 de enero de 1926, declara que "nunca deben llegar sus declaraciones a resolver cuestiones civiles de la competencia de los Tribunales ordinarios".

109. La ley general de Accidentes del trabajo no es aplicable a la gente de mar en el ejercicio de sus funciones.—La sentencia del Tribunal Supremo de 18 de abril de 1925, publicada en la *Gaceta* de 11 de enero de 1926 establece que por tratarse de accidente debido a un naufragio, que determinó la muerte del causante y la reclamación formulada por sus padres, la legislación pertinente no es la ley de 10 de enero de 1922, sino el real decreto de 15 de octubre de 1919 (arts. 292 a 302 del Código de Trabajo), la real orden de 28 del mismo mes y año (arts. 304 y 306 al 311 del mismo Código) y el real decreto de 29 de diciembre de 1922 (arts. 195 y siguientes del C. de T.).

110. Competencia sobre el lugar del pago de indemnización de seguro.—La sentencia del Tribunal Supremo de 26 de enero de 1925, publicada en la *Gaceta* de 27 de octubre de 1925, establece la doctrina, confirmada después por la de 24 de noviembre de 1928, publicada en la *Gaceta* de 22 de mayo de 1930, declarando la competencia para pago del seguro a favor del lugar donde tuvo efecto la contingencia y haberse satisfecho la prima del seguro, no obstante a esta declaración el que en la demanda se solicitara el embargo preventivo en otro lugar. (Véase J.—Núm. 46, publicada en *VIDA MARÍTIMA* de 30 de noviembre de 1931).

111. Competencia sobre reclamación de sueldos o salarios por el capitán de un buque mercante.—La sentencia del Tribunal Supremo de 21 de abril de 1925, publicada en la *Gaceta* de 17 de enero de 1926, establece la incompetencia del Tribunal industrial para entender en estas reclamaciones, que declara a favor de los Tribunales ordinarios, fundándose en: 1.º Que el capitán de un buque mercante, por su carácter técnico, por ser el jefe de la nave que organiza y manda todos los servicios de la misma, desde el piloto al paje, no puede tener carácter de obrero ni aprendiz (Véase J.—Núm. 40.); y 2.º Que cualquiera que sea la interpretación de la ley de Accidentes de 10 de enero de 1922 (art. 146 del Código de Trabajo de 23 de agosto de 1926), el sueldo completo mayor de 5.000 pesetas anuales queda excluido de la competencia del Tribunal industrial por el apartado 14 del artículo 3.º de aquella.

112. La indemnización por despido no

procede cuando éste es a causa de incumplimiento de las obligaciones del personal.—No hay lugar a la percepción del sueldo del mes empezado a devengar en la fecha del despido, y al de un mes más entero al oficial de máquinas que lleve tres meses de efectividad en sus cargos, a pesar de lo dispuesto en el artículo 6.º del real decreto de 31 de abril de 1922, cuando el despido responda a causas justificadas, como la inexcusable por error o negligencia, apreciada por el juez competente. Así lo declara la sentencia del Tribunal Supremo de 28 de febrero de 1925, publicada en la *Gaceta* de 24 de diciembre del mismo.

113. Impuesto de utilidades por las cantidades detraídas del fondo de seguro del material de la flota para aumento del capital social, por lo destinado al dividendo, deducido lo consignado por seguro de fletes en Sociedades domiciliadas en las Provincias Vascongadas.—Sentencia de 14 de diciembre de 1925, publicada en la *Gaceta* de 13 de abril de 1926, estableciendo que están sujetas al impuesto por utilidades al Estado los dos primeros conceptos, y que en la liquidación del impuesto deben deducirse como gastos los comprobados que obedezcan al seguro de fletes.

114. La indemnización por daños y perjuicios con motivo de la rescisión de un contrato de fletamento, no procede si aquéllos no se produjeron.—La sentencia del Tribunal Supremo dictada en 21 de abril de 1925 y publicada en las *Gacetas* de 13 y 17 de enero de 1926 sienta la doctrina de que no infringe los artículos 688 del Código de Comercio y 1.101, 1.124, 1.256, 1.258 y 1.902 del Código civil la negativa de una sentencia del inferior a reconocer la indemnización por daños y perjuicios no demostrados, siendo de la competencia del Tribunal el apreciar la efectividad y cuantía de ellos; pues cuando se solicite la indemnización debe demostrarse, además de su fundamento legal, la existencia de los daños y perjuicios que la justifican y le dan medida.

115. Pesca marítima.—Almadrabas.—Reclamación de indemnización por perjuicios, fundada en la prohibición de calarlas.—Sentencia del Tribunal Supremo de 13 de mayo de 1925, publicada en las *Gacetas* de 4 y 5 de septiembre del mismo año, desestimando la reclamación por haber sido formulada después de transcurrido un año desde la prohibición, con arreglo a lo que preceptúa el artículo 24 de la ley de Contabilidad de 1.º de julio de 1911.

116. La provisión del cargo de secretario-contador de las Juntas de obras de puerto debe hacerse con arreglo a concur-

so reglado.—Sentencia del Tribunal Supremo de 15 de diciembre de 1925, publicada en la *Gaceta* de 14 de abril de 1926, confirma esta doctrina, ya establecida en las sentencias de 27 de noviembre de 1920 y 23 de febrero de 1922, por virtud de las cuales se exige el cumplimiento de los términos de la convocatoria, o sea la posesión del título de abogado o profesor mercantil, o pertenecer a los Cuerpos periciales de Contabilidad del Estado, de la Provincia o del Municipio, habiendo ejercido por lo menos dos años sin nota desfavorable, circunstancia que no acredita una certificación de tener aprobadas todas las asignaturas que constituyen el período de la Licenciatura en la Facultad de Derecho.

117. La indemnización de seguro estipulada en la póliza comprendiendo la avería gruesa es obligada por la Compañía aseguradora, sea cualesquiera la legalidad de los actos ejecutados en la liquidación por el capitán, que ordenó la echazón por salvar el buque.—Por disposición del capitán, debida al duro temporal sobrevenido durante el viaje, y con objeto de salvar el buque, fueron echadas al mar las maderas que iban sobre la cubierta, aseguradas por una suma determinada, y en cuya póliza constaba la aceptación al efecto de los riesgos en caso de avería gruesa o pérdida total, siendo de advertir que estaba preestablecida en el contrato la colocación en el combés de dicha madera.

El capitán padeció algunas omisiones en el cumplimiento de su obligaciones personales en la liquidación de la avería gruesa, y la Compañía aseguradora las alegó para dejar de hacer el pago de la indemnización.

Entablada la demanda, los Tribunales fallaron en contra del asegurador, y el Tribunal Supremo confirmó el fallo de los inferiores en la sentencia de 30 de enero de 1925, publicada en la *Gaceta* de 29 de octubre del mismo, declarando que las estipulaciones de la póliza son la ley a que ha de ajustarse el seguro, y que el supuesto incumplimiento por el capitán de algunos artículos del Código de Comercio en la liquidación de la avería no afectan para nada a las relaciones jurídicas creadas entre las partes, ni alteran ni modifican la virtualidad y eficacia de las estipulaciones contenidas en la póliza, mayormente si se tiene en cuenta que no existían otros cargadores con los que hacer la distribución de gastos, por lo que el cumplimiento de los artículos olvidados del Código de Comercio carecen de alcance y trascendencia en este caso.

118. Seguros marítimos.—El aumento del valor del buque asegurado sobre el de adquisición no debe ser causa de anulación del contrato en caso de siniestro.—La sentencia del Tribunal Supremo de 26 de noviembre de 1925, publicada en la *Gaceta* de 1 y 2 de septiembre de 1926, establece la doctrina de que, aparte de

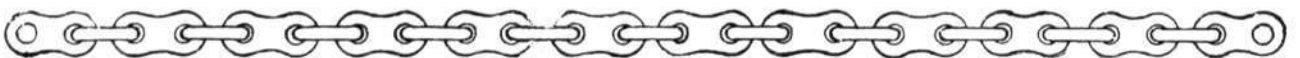
que las fluctuaciones de precios experimentadas en el mercado justifican que en 1920 el valor del buque fuese superior a 1916, en que se adquirió, la Compañía aseguradora percibió primas con arreglo al valor que impugna después del riesgo y contrajo reaseguros y los cobró partiendo de la misma evaluación. Por lo que la condena al pago de lo pactado.

119. Seguros.—Pactada la condición de estar y pasar una Compañía aseguradora por lo que las demás principales hagan en el mismo riesgo, debe cumplirse. Así lo declara el Tribunal Supremo en la sentencia de 26 de noviembre de 1925, publicada en las *Gacetas* de 1 y 2 de septiembre de 1926, aun cuando juzgue la demandada que el valor asegurado es exagerado, puesto que de 34 entidades aseguradoras, 30 han abonado su parte de indemnización, siendo ésta de 180.000 libras, y la correspondiente a aquélla, de 3.600 libras.

120. Seguros marítimos.—Pactado el seguro en una moneda para pago de primas e indemnizaciones, no es aplicable el artículo 753 del Código de Comercio.—Lo declara la sentencia del Tribunal Supremo de 26 de noviembre de 1925, publicada en las *Gacetas* de 1 y 2 de septiembre de 1926, máxime cuando los aseguradores han reasegurado en la moneda pactada y en ella han percibido las primas correspondientes sin someterse a ninguna reducción ni a lo establecido en el artículo 753 del Código de Comercio, *toda vez que éste es precepto solamente aplicado a la reducción por error o malicia.*

121. Seguro marítimo.—Plazos y documentación para probar la falta de noticias y formalizar el abandono.—La sentencia del Tribunal Supremo de 26 de noviembre de 1925, publicada en las *Gacetas* de 1 y 2 de septiembre de 1926, sienta doctrina respecto a estos extremos, aclarándolos con relación a los artículos 798 y 804 del Código de Comercio.

122. Seguro marítimo.—Circunstancias de hecho que el asegurado debe acreditar al pretender indemnización del cargamento asegurado y pruebas para justificarlas.—La sentencia del Tribunal Supremo de 9 de marzo de 1926, publicada en la *Gaceta* de 10 de diciembre del mismo, declara que el artículo 769 del Código de Comercio establece los especiales documentos justificativos que deben acompañar a la reclamación, no debiendo acudir al empleo de los medios generales más que cuando haya imposibilidad de suministrar aquéllos especiales; pero cuando se demuestre que esta imposibilidad no existe, debe denegarse la demanda por falta de justificación, sin que tal pronunciamiento infrinja los artículos 1.218 y 1.225 del Código civil.





MINISTERIO DE MARINA

83.—Jurisdicción de Marina.

Se declara que para desempeñar las funciones de jueces instructores, secretarios de causas y defensores en la Jurisdicción de Marina podrán ser nombrados los jefes y oficiales del Cuerpo de Infantería de Marina que se encuentren en servicio activo.—(Decreto de 26 de diciembre de 1931, *Gaceta* número 7).

84.—Situación al servicio de otros Ministerios.

En este Departamento ha sido creada dicha situación para el personal de funcionarios militares y civiles que, dependiendo del mismo, pasan a prestar servicio en otros Centros.—(Decreto de 12 de enero de 1932, *Gaceta* número 14.)

85.—Subsecretaría de la Marina Civil.

La ley de 12 de enero de 1932 (*Gaceta* número 20) crea, dependiendo del Ministerio de Marina, una Subsecretaría de la Marina Civil.

En este Centro radicarán los diversos servicios que afectan a la vida marítima nacional, con excepción de todo lo relativo a Sanidad, Aduanas y al proyecto, construcción y reparación de puertos, que seguirán dependiendo de sus respectivos Ministerios.

La Subsecretaría estará integrada por cuatro Inspecciones generales de servicios: primera, de Navegación; segunda, de Personal y Alistamiento; tercera, de Pesca, y cuarta, de Buques y Construcción Naval.

La Inspección General de Navegación comprenderá las siguientes Secciones: Primera, Puertos y Costas; segunda, Navegación y Registro de Buques; tercera, Tráfico y Comunicaciones Marítimas, y cuarta, Hidrografía y Enseñanzas Marítimas.

La Inspección General de Personal y Alistamiento se compondrá de tres Secciones: Personal de la Marina Mercante, Alistamiento e Inscripción Marítima y Personal del Estado al Servicio de la Marina Mercante.

La de Pesca tendrá a su cargo las Secciones de Legislación y Pesca Marítimas, Grandes Pesquerías y Puertos Pesqueros e Industrias Derivadas.

Dependerá de la Inspección General de Buques y Construcción Naval una Sección de Construcción Naval e Industrias Auxiliares.

En la ley, que es relativamente extensa y que por esta causa no publicamos íntegra, se determinan, además, las funciones de la Secretaría General Técnico-Industrial-Comercial; las del Consejo Superior de Servicios Marítimos, que tendrá carácter consultivo; los Servicios de Navegación, para los cuales existirá en cada provincia marítima una Delegación Marítima, con su Asesoría Jurídica correspondiente; los de Pesca, a cargo en cada región de una Delegación de esta clase, integrada por un delegado de Pesca, un asesor jurídico, un biólogo naturalista y un ingeniero industrial o de equivalente título, dividida en Subdelegaciones, y complementadas por Juntas de la misma naturaleza, como organismos consultivos, y, por último, los Servicios de Inspección de Buques, para cuyo desarrollo se dividirá la costa en el número de zonas precisas.

Se crea el Cuerpo General de Servicios Náuticos, el de Auxiliares de Oficinas, Taquígrafos y Mecanógrafos de la Subsecretaría; el de Servicios auxiliares de se-

guridad y vigilancia de puertos y el de Servicios auxiliares de vigilancia de la pesca en el mar y en litoral, que estará también encargado de los trabajos de estadística.

A todos estos Cuerpos se les da la debida estructura.

El ministro de Marina designará una o varias personas de representantes de carácter civil que, presididos por el director general de Navegación, y previa una información pública estudiará y propondrá los proyectos relativos a la reglamentación de la Subsecretaría de la Marina Civil, con sus servicios Central y Litoral; la del Consejo Superior de Servicios Marítimos; la de los distintos Cuerpos que se crean y la de las oposiciones o concursos que con tal motivo tengan que verificarse.

Otra Comisión, compuesta por representantes de Marina y Fomento, estudiará la forma de incorporar al nuevo organismo el Instituto Español de Oceanografía, la Sección de Pesca Fluvial de la Dirección General de Pesca; todo lo referente a faros y balizamiento, organización, intervención y administración de los puertos pesqueros y la intervención que la Subsecretaría haya de tener en el transporte de los productos de la pesca.

Integrada por representantes de Marina y Trabajo, otra Comisión estudiará las relaciones que para la aplicación de la legislación vigente deben existir entre la Subsecretaría de la Marina Civil y la Dirección General de Trabajo, las Delegaciones del litoral y las Asociaciones profesionales e Instituciones marítimas de carácter social.

Por última, tres Comisiones, formadas, respectivamente, por representantes de Marina y Economía, Marina y Comunicaciones e Instituto Geográfico y Dirección General de Navegación, estudiarán, en el primer caso, todo lo que se refiere a la industria de navegación y pesca; en el segundo, a la adscripción del personal de radiotelegrafistas empleados en los servicios radiogoniométricos de la costa y radiotelegrafistas de los buques mercantes, y en el tercero, de los Observatorios Meteorológicos.

La Escala de Reserva Auxiliar del Cuerpo General de la Armada se declara a extinguir con su plantilla actual, y el personal que la integra ocupará destinos de su clase hasta su extinción.

86.—Condiciones para el ascenso.

En el empleo de capitán de fragata será condición precisa para ascender al empleo inmediato dos años, como mínimo, de condiciones de embarco en buque en tercera situación, y de ellos uno, por lo menos, de mando en división o buques de su clase. Los destinos de jefes de Estado Mayor, de escuadra o división en el empleo de capitán de fragata no serán considerados como destinos de mando.—(Decreto de 12 de enero de 1932, *Gaceta* número 20.)

87.—Inválidos.

A propuesta del director general de Navegación, se dispone que por los comandantes de Marina, directores locales de Navegación y Pesca se envíen a dicha Dirección General relación de los inválidos de la Marina mercante, con expresión de edad, clase, ocupación (si la tuviera), inutilidad y circunstancias del accidente que ha causado la invalidez o inutilidad de cada uno, así como el número de tuberculosos que pudieran acogerse a la ley de 4 de noviembre de 1931, creando el Sanatorio Central.—(Orden de 11 de enero de 1922, *Gaceta* número 20.)

(1) De las disposiciones números 83, 87, 89, 90, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 100, 101, 102, 103 y 104 no se han publicado fichas por no estimarlas útiles o por su carácter particular o transitorio.

88.—Maquinistas de la Armada.

Reorganizada la tercera Sección del Cuerpo de Maquinistas de la Armada por Decreto de 14 de noviembre de 1931, se ha dado fuerza y carácter legal a dicha disposición.—(Ley de 20 de enero de 1932, *Gaceta* número 28 y *Diario Oficial* número 23.)

89.—Delegaciones de Marina en los puertos.

Se concede el plazo de quince días para dirigir a la Dirección General de Navegación los informes oportunos respecto a la forma en que deban reorganizarse los Cuerpos civiles constituidos por el personal que haya de prestar servicio en las Delegaciones de Marina de los puertos, forma de ingreso en las mismas, competencia y organización de los Tribunales Marítimos, procedimientos judiciales para investigar, y en su caso hacer efectivas, las responsabilidades que puedan derivarse por accidentes marítimos o hechos que afecten a la disciplina de los buques mercantes, y en general cuanto afecte a las organizaciones a que se refiere la ley de 12 de enero último.—(Orden de 27 de enero, *Gaceta* número 28.)

90.—Oficiales de la Marina mercante.

Han sido nombrados los siguientes oficiales segundos: D. Fernando Oyarbide, D. José Manuel Sáiz, D. Osmundo Solaguren, D. Angel Zabala, D. Jesús Baños, D. Timoteo Olondo, D. José de Echevarría, D. Carlos Delgado, D. Antonio Bosch, D. Joaquín Rodríguez de Vera y D. Fernando Estrada.—(Orden de 27 de enero de 1932, *Gaceta* número 28.)

91.—Insignias.

Cuando las necesidades del servicio obliguen a disponer que el mando de una Base o fuerza naval sea desempeñado por un almirante de la misma categoría que el almirante o almirantes a aquél subordinados, éstos ostentarán la insignia subordinada que dispone el Decreto de 18 de febrero de 1914, quedando, por lo tanto, y solamente en los casos indicados, derogado el Decreto de 14 de diciembre de 1927, y se restablece lo dispuesto en la real orden de 21 de junio de 1906.—(Decreto de 26 de enero de 1932, *Gaceta* número 28.)

92.—Plantillas.

Se fijan, de acuerdo con el Ministerio de Hacienda, las correspondientes al Cuerpo de Intervención Civil de la Marina.—(Orden de 29 de enero de 1932, *Gaceta* número 30.)

93.—Programa de oposiciones.

En la *Gaceta de Madrid* número 37, correspondiente al 6 de febrero de 1932, y en el *Diario Oficial del Ministerio de Marina* número 37, del 15 del mismo mes, se publica el programa que ha de regir en las oposiciones para proveer veinte plazas de oficiales segundos al servicio de la Marina mercante, anunciadas en 21 de enero del mismo año.—(Orden de 1.º de febrero de 1932.)

94.—Carga y descarga de mercancías en los puertos de Portugal.

El Gobierno portugués ha dispuesto que los capitanes o los agentes de los barcos mercantes que carguen o descarguen mercancías en los puertos de Portugal o islas adyacentes están obligados a entregar en las Aduanas respectivas, además de los ya determinados por las disposiciones legales vigentes, y con destino a la Dirección de la Marina Mercante de aquel país, un ejemplar del manifiesto de la carga que descarguen y de la que tomen en los puertos aludidos.—(*Diario Oficial* número 29, del 4 de febrero de 1932.)

95.—Primas a la construcción naval.

Para dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 17 del Decreto-ley de 21 de agosto de 1925, publicado en la *Gaceta de Madrid* el día 25, y al efecto de la

tramitación de los expedientes para el abono de primas a la construcción naval, a que se refiere el párrafo último del artículo 67 del Reglamento de 6 de septiembre siguiente, inserto en la *Gaceta* del día 10, para la ejecución del citado Decreto-ley, esta Dirección General requiere a los constructores navales que se crean con derecho al percibo de la indicada clase de primas por construcciones terminadas en el año 1931, y no hayan solicitado hasta la fecha, de este Centro, el reconocimiento del correspondiente crédito, lo verifiquen antes de 1.º de abril próximo, en la forma prevista en el artículo 67 del mencionado Reglamento; entendiéndose que, de no efectuarlo dentro de este plazo, se considerará que renuncian a dicho beneficio, a menos que por causa de fuerza mayor se justifique debidamente, dentro del mismo plazo, la imposibilidad de hacerse, con los documentos necesarios, para la reclamación de la correspondiente prima, en cuyo caso será tenido en cuenta el importe de la misma, para el abono en su día, conforme a lo prevenido en las disposiciones vigentes.—Circular de la Dirección General de Navegación de 12 de febrero de 1932, *Gaceta* número 46, y *Diario Oficial* número 41.)

96.—Juntas de Pesca.

Ha sido ampliado hasta el 15 de marzo próximo el plazo señalado en la Instrucción cuarta, publicada en la *Gaceta* del 19 de diciembre último, relativa a la designación de representantes en las Juntas regionales de Pesca, de las Sociedades de Armadores Pesqueros, Conserveros y Cámaras de Comercio, para ejercer en dichas Juntas la intervención a que les autoriza el párrafo tercero del artículo 5.º del Decreto de 2 de octubre último.—Circular de la Dirección General de Navegación de 15 de febrero de 1932, *Gaceta* número 49, y *Diario Oficial* número 39.)

97.—Presentaciones.

Todo el personal de los Cuerpos patentados que llegase a la capital de una Base naval con destino a un buque surto en aquellas aguas está en la obligación de presentarse al almirante jefe de la misma, aunque el buque no pertenezca a las fuerzas navales adscritas a ella, y siempre que el buque o el personal citado hayan de pernoctar en la capital de la Base naval.—(Orden circular de 16 de febrero de 1932, *Diario Oficial* número 40.)

MINISTERIO DE JUSTICIA**98.—Inscripción de defunciones.**

Las disposiciones contenidas en los artículos 9.º y 11 del Decreto de 1.º de mayo de 1873 serán aplicables a las defunciones ocurridas, por caer al mar algún tripulante o pasajero de un buque durante la navegación, lo mismo cuando sea hallado e identificado el cadáver que cuando resulte desaparecido después de las diligencias y pesquisas hechas para su hallazgo.

Las inscripciones que se practiquen como consecuencia del accidente surtirán todos sus efectos, conforme al artículo 327 del Código Civil, mientras no sean impugnadas judicialmente.

La autoridad que haya instruido la sumaria remitirá testimonio de particulares para la inscripción al encargado del Registro Civil del domicilio de la víctima, o a la Dirección General en su caso.—Orden de 25 de enero de 1932, *Gaceta* número 27.)

MINISTERIO DE TRABAJO Y PREVISION**99.—Tribunales industriales.**

Se dispone que los Tribunales industriales continúen entendiéndose, hasta su resolución final, en las demandas presentadas ante ellos con anterioridad al 18 de diciembre de 1931, en las que se litiguen cuestiones relacionadas con pago de horas extraordinarias, diferencias de jornales y otras análogas.—(Decreto de 11 de enero de 1932, *Gaceta* número 15.)

Estadística del "Lloyd Register" sobre nuevas construcciones

durante el cuarto trimestre de 1931

La curva del tonelaje en construcción sigue descendiendo, pero acusa estar aproximándose al mínimo, pues que el gradiente del último trimestre de 1931 fué sólo de 8 por 100 con relación al anterior, mientras que igual inclinación de la tangente alcanzó al 17 por 100 en el tercero con relación al segundo trimestre. El tonelaje comenzado o puesto en grada de octubre a diciembre últimos fué de 84 unidades, integrando 225.482 toneladas (T. R. B.), contra 173.360 y 231.438 toneladas en los anteriores trimestres; el botado al agua, 90 y 301.678, contra 386.608 y 472.150, y el en construcción en el mundo suponen en 31 de diciembre 281 unidades, integrando 1.403.795 toneladas, contra 290, 1.531.120 y 372 y 1.825.987 toneladas en 30 de septiembre y 30 de junio de 1932. Estas cifras corroboran, como antes se ha dicho, la cercana aproximación al mínimo, proceso corroborado por la consideración de las alternativas de aumento y disminución del tonelaje puesto en grada, futuras cifras de la construcción.

Todas las naciones contribuyen en este trimestre a la baja, excepto Italia, que aumenta en 18.000 toneladas; el Japón, 21.000, y España, que ligeramente sube su cifra total de 53.889 a 55.241 toneladas. Inglaterra disminuye en el 4 por 100 con relación al anterior trimestre; pero ello significa una baja de medio millón de toneladas con relación al año anterior y representa el mínimo registrado desde 1887, a pesar de que en la cifra dada figuran en construcción 154.000 toneladas, realmente suspendidos sus trabajos.

España ha puesto en grada durante el trimestre solamente un vapor de 252 toneladas, contra dos motonaves y 18.689 toneladas en el trimestre anterior, y ha botado una motonave por 6.300 toneladas, contra dos,

sumando 12.200 toneladas, antes. El proceso es desconsolador.

Si se atiende a la naturaleza del sistema motopropulsor, se encuentra en este trimestre una potencia, en forma de vapor, de 1.100.000 c. v., repartido en 148 unidades (potencia media de máquina recíproca, 1.330 caballos, y en turbinas, 26.000), y en combustión interna, 181 y 513.425; lo que supone una potencia media de 7.600 y 2.850 c. v. en vapores y motobuques. Realmente está muy contenida en el mundo la invasión del motor por los progresos del vapor, menos en España, donde no se construyen mas que motobuques, sin contar con un gramo de combustible nacional para alimentarlos.

La construcción de petroleros va franca y afortunadamente bajando en el mundo; en este trimestre el descenso es de 505.258 a 351.320 toneladas, o sea el 30 por 100. Hay nación de la importancia de Francia que no tiene en 31 de diciembre ningún petrolero en construcción. Con todo, significa su tonelaje mundial en astillero la cuarta parte del total. En España no hemos terminado de satisfacer nuestras necesidades en la materia.

Si se atiende al tamaño de los buques, puede verse en el trimestre un aumento de barcos menores de 2.000 toneladas, por mitad, entre vapores y motobuques, prefiriéndose éstos sobre aquéllos hasta 15.000 toneladas, punto en que se igualan otra vez, para ser únicos los vapores en toneladas superiores a 25.000 toneladas.

La industria de construcción nacional figura en el cuadro siguiente con el octavo lugar, delante del Japón, Noruega y Dinamarca. Todavía no aparecemos como constructores de grandes motores; pero entraremos en la estadística siguiente en este reinado, *Laus Deo*.

Estadística de los barcos en construcción en 1.º de enero de 1932.

NACIONES	VAPORES		MOTOBUQUES		TOTAL en 1.º de enero de 1932		TOTAL en 1.º de octubre de 1931	
	Núm.	Toneladas. (T. R. B.)	Núm.	Toneladas. (T. R. B.)	Núm.	Toneladas. (T. R. B.)	Núm.	Toneladas. (T. R. B.)
Alemania..	4	2.095	12	101.656	17	103.981	20	113.468
Bélgica..	—	—	3	1.810	3	1.810	3	1.810
Brasil..	1	125	—	—	1	125	1	125
China..	—	—	—	—	—	—	1	850
Dinamarca..	1	1.500	—	—	12	51.800	12	69.160
Danzig..	2	1.920	—	—	2	1.920	2	4.840
Dominios británicos..	3	2.450	—	—	4	3.101	7	3.551
España..	1	252	9	51.989	10	55.211	10	53.889
Estados Unidos..	18	204.100	2	2.037	21	267.837	25	261.364
Estonia..	—	—	—	—	—	—	—	—
Francia..	8	104.950	6	58.890	17	164.440	12	169.720
Inglaterra..	81	309.970	12	162.721	98	490.505	88	417.385
Holanda..	3	435	23	67.431	26	67.866	31	95.216
Italia..	9	100.887	6	77.100	15	178.287	20	159.147
Japón..	4	24.580	13	28.900	17	53.280	11	32.620
Lituania..	—	—	2	950	2	950	2	950
Noruega..	10	8.025	4	7.660	15	15.785	23	25.440
Portugal..	1	982	1	355	2	1.337	1	355
Rusia..	?	?	?	?	?	?	?	?
Suecia..	4	5.830	11	89.550	18	95.380	20	121.080
Uruguay..	—	—	—	—	—	—	1	150
TOTALES..	153	771.401	115	628.368	281	1.403.795	290	1.531.120

NOTA.—Las diferencias entre el tercer concepto y la suma de los primero y segundo corresponde a veleros y barcazas.

CARENAS DE LOS BUQUES

Por J. M. CARRASCAL

(Conclusión.)

PRÓXIMA a terminar esta Memoria, daremos unos cuantos consejos relacionados con las faenas de dique.

Siempre que se pueda se debe elegir un dique grande, espacioso, a fin de que el aire circule con facilidad y contribuya a adelantar los efectos del secado de la carena del buque.

Ser exigentes en lo que se refiere al rascado y cepillado de los fondos, y ver por sí mismo que éstos sean lavados apropiadamente.

Si tiene usted un razonable número de obreros limpiando los fondos, podrá parar las bombas cada vez que le parezca conveniente.

Después que la carena haya sido rascada y *bruzada* convenientemente, debe ser lavada con una manguera con agua dulce.

No deben empezar a pintar hasta doce horas por lo menos después que haya sido lavada la carena, aunque mejor sería treinta y seis horas.

Después que los fondos estén secos, volverlos a frotar con escobas o cepillos, y quedarán sorprendidos de la cantidad de polvo y basura que aún se desprende.

Elegir para pintar, siempre que se pueda, un tiempo seco, de temperatura moderada, sereno, etcétera. Lo peor que puede suceder para pintar es que esté helando, pues la pintura será aplicada sobre una película de hielo.

Concertar con los suministradores de la pintura que tengan hombres para remover los bidones antes que los pintores empiecen su trabajo. Agitar la pintura es absolutamente necesario, a fin de que los más valiosos componentes venenosos se distribuyan por igual en la mezcla.

No se debe añadir nada al contenido de los bidones precintados que se empleen ni por los suministradores ni por nadie.

Los cacharros que se utilizan para transportar la pintura al sitio donde va a usarse no deberán llenarse sino hasta la mitad; esto es para que las brochas se mojen en la pintura hasta donde sea conveniente. Muchos hombres, por hacer el trabajo fácil, sólo mojan la brocha en la superficie de la pintura y sacan sólo la parte más flúida de ella. Esto hace que vayan quedando en el fondo del pote residuos que son lo mejor de la composición; para evitar esto, cuando llegan los obreros por más pin-

tura, los potes deberán ser vaciados y vueltos a llenar.

No se debe permitir ningún espíritu o parafina en el pavimento del dique, destinado a limpiar manos o brochas, etc.

Si el tiempo es frío y la pintura está muy difícil de dar, los pintores, para facilitar el darla, suelen tomar con un poco de *borras* de algodón algo de parafina y la escurren dentro del pote, aunque tal procedimiento altere las propiedades de la pintura.

Preocuparse de la hora en que deba el buque salir del dique, a fin de poder terminar el pintado de los fondos a hora conveniente. No permitir al contratista del trabajo que llegue con un ejército de hombres para terminar el pintado a escape, en un corto tiempo, antes de la hora precisa para salir de dique.

Pintar primero los pantoques en el caso en que se rezumen los tanques del doble fondo.

No dar agua al dique inmediatamente después de terminado el pintar. Por lo menos hasta una hora después no estará la pintura en condiciones de mojarse.

Tampoco se deberá dejar mucho tiempo sin mojarla. Si, terminado el pintado de fondos, no pudiera sacarse el buque por cualquier circunstancia, se deberá dar agua hasta un calado conveniente, preservando así la pintura de las dañosas alteraciones que pudiera sufrir.

Los suministradores de la pintura, o su representante, es conveniente que presencien las faenas de *bruzado*, lavado y pintado de los fondos del buque; así después no tendrán razones de queja que oponer al mal trabajo de las operaciones efectuadas para conseguir el debido resultado de la pintura suministrada.

Resumiendo: el éxito en los trabajos de un dique depende principalmente del interés que en ellos tome el jefe de los mismos. Si él es ceioso del trabajo, entonces todos cumplirán bien.

Si es posible conseguir los consejos que contiene esta conferencia, los resultados serán satisfactorios; aunque sólo puedan cumplirse algunos, se notará seguramente el buen resultado.

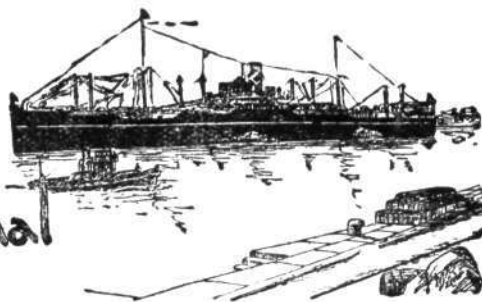
JOSÉ M. CARRASCAL.

Cádiz, octubre de 1931.





Vida Marítima Nacional



Cádiz.—Pruebas de dos buques petroleros. Con verdadero éxito han efectuado sus pruebas de mar los buques-tanques *Campomanes* y *Campás*, construidos, respectivamente, por la factoría de Matagorda, de la Sociedad Española de Construcción Naval, y por el astillero de Echevarrieta en Cádiz, para la «Campsa».

Estos dos buques han sido construidos según planos del sistema Isherwood, que es el más apropiado para la construcción de buques-tanques.

Sus dimensiones son las siguientes:

Eslora entre perpendiculares, 123,44 metros.

Manga de trazado, 17,52 metros.

Puntal de trazado hasta la cubierta superior, 9,19 metros.

Calado de la marca de verano del «Lloyd», 7,31 metros.

Puntal de la toldilla, puente, castillo y alojamiento de oficiales y maquinistas, 2,28 metros.

Potencia normal de los motores al freno, 3.000 c. v.

Desplazamiento en carga correspondiente al calado máximo, 12.066 toneladas.

La velocidad de contrato eran 12,5 nudos, que ha llegado en el *Campás* próximamente a 13 millas en las pruebas, con la totalidad del peso muerto, de unas 8.000 toneladas métricas. En cuanto a las del *Campomanes*, también superaron a los cálculos hechos y fueron logradas con toda exactitud.

La propulsión de ambos barcos se realiza por medio de dos motores Burmeister and Wain, de 125 revoluciones, pudiendo trabajar, además, con sobrecarga.

Llevan dos calderas auxiliares, calentadas con petróleo o con los gases de escape de los motores principales.

Todas las maquinillas de cubierta y bombas de carga son de vapor.

Las auxiliares de la cámara de motores son eléctricas.

Los buques llevan dos grupos Diesel, dínamo y compresor, que sirven tanto para energía eléctrica como para proveer de aire a presión para maniobras, y un grupo de vapor-dínamo para servicio de puerto.

Los alojamientos de todo el personal que componen las dotaciones son muy confortables y han sido elogiados por cuantas personas han visitado los dos barcos, que constituyen dos unidades importantes con las que se ha aumentado la flota mercante nacional.

Nuestros astilleros demuestran con estas construcciones que están perfectamente capacitados para efectuar su labor, siendo de lamentar que la escasez de trabajo en ellos produzca los constantes despidos de obreros que se ven obligados a realizar.

—*Noticias náuticas.*—Procedente de Ferrol llegó el transporte de guerra *Almirante Lobo*.

El destructor *Lazaga* salió para la mar, con una misión especial.

—*Reunión de representantes de distritos marítimos.*—Bajo la presidencia del comandante de Marina, D. Manuel Varela, se reunieron los representantes de los distritos marítimos de Puerto de Santa María, San Fernando, Conil y Tarifa, para conocer el reparto hecho sobre procedimientos de pesca.

—*Morimiento de barcos.*—Procedente de Tenerife y Las Palmas entró el vapor *Villa de Madrid*, con pasaje y licenciados del Ejército.

Ha fondeado en la bahía, por orden superior, el cañonero *Canalejas*. Viene del arsenal de La Carraca.

El transporte de guerra *Almirante Lobo*, que estaba en la bahía, ha pasado a La Carraca con importante material de guerra y cañones para la Constructora.

Valencia.—La colocación del primer remache en la

quilla del «Campillo».—En los astilleros de la Unión Naval de Levante se ha verificado el acto de colocar el primer remache en la quilla del buque *Campillo*, que se construirá en aquellos astilleros para la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos.

El acto resultó solemnisimo, asistiendo las autoridades, el director general de la Unión Naval de Levante, D. Manuel Soto Redó, personalidades diversas y muchas familias distinguidas de este puerto.

A los acordes del Himno Regional, la madrina, señorita Carmencita Calot, hija del presidente de la Diputación Provincial, dió el primer golpe al remache con el martillo que le ofreció el Sr. Soto.

La ceremonia produjo intensa emoción en los concurrentes, y especialmente entre los operarios de la factoría que asistían al acto.

Una vez terminado éste, la señorita Calot ofreció al encargado de los talleres, Bernardo García, una pitinera de plata como recuerdo, y el Sr. Soto, a su vez, entregó a la madrina el obsequio de la Compañía, consistente en un juego de tocador, de plata.

Terminada la ceremonia se sirvió un delicado almuerzo, en el que, al final, el Sr. Soto pronunció breves frases, dando las gracias a los concurrentes, y levantando su copa por la madrina del buque, señorita de Calot. La comida terminó a los acordes del Himno Regional.

Hicieron los honores a los invitados el consejero delegado de la Empresa, Sr. Soto; el ingeniero director, Sr. Franco, y sus compañeros señores Alfaro, de León Bayanals, Neira, Miranda y de La Cierva, y los altos empleados señores Caturra, Poza, Filloo y Segarra.

El bello sexo estaba representado por respetables damas y lindas señoritas.

He aquí las características del buque petrolero *Campillo*:

Construcción número 22; nombre, *Campillo*; 4.500 toneladas de carga; eslora, 101,394 metros; manga, 16,383; puntal, 7,010 metros.

Asamblea de armadores de barcos de pesca. Se ha celebrado la asamblea general de la Federación de armadores de barcos de pesca, en la que han estado representados Vigo, Cádiz, Gijón, Santander, Bilbao, Pasajes Málaga, San Sebastián y otros puertos.

Después de aprobarse el balance y Memoria de 1931 se trataron asuntos de gran importancia para la Federación, entre ellos el referente a la exportación de pescado.

Los asambleístas estudiaron la situación que crea a la industria pesquera la limitación de la importación acordada por Francia.

Esta limitación por parte de Francia implica, a juicio de los reunidos, una grave agresión a la lealtad contractual, pues se coloca a España en régimen de peor consideración, cuando España sigue dispensando a Francia el mejor trato.

También fueron objeto de larga discusión los incidentes ocurridos con motivo de la pesca por los barcos españoles frente a las costas portuguesas.

Se enteró la asamblea de las gestiones del ministro de Estado en relación con dichos incidentes y de las impresiones satisfactorias obtenidas.

Lo más importante de la asamblea fué lo referente a los puertos pesqueros y al impuesto especial que vienen satisfaciendo con dicho fin los armadores.

Imperó el criterio de que se debe llegar a la unificación de los impuestos que gravan la industria pesquera, acordando elevar la correspondiente propuesta en dicho sentido a los ministros a quienes estos gravámenes afecten.

Las conclusiones aprobadas serán elevadas oportunamente al ministro por aquellos que pueden considerarse afectados y por el presidente de la Federación.

Barcelona.—El *vicealmirante D. Antonio Eulate*.—Ha fallecido el vicealmirante D. Antonio Eulate, que tomó parte en los combates del Callao y Santiago de Cuba.

El insigne marino que acaba de fallecer había nacido en Ferrol, en 1845. Hizo una brillante carrera, que se inició bélicamente en Yara (Cuba), cuando se dió el grito de independencia. Tomó parte en numerosas acciones de guerra, acreditando su valor personal. La más reciente de éstas fué el combate naval de Santiago de Cuba, donde recibió tres heridas. Tal respeto impuso al enemigo su bizarría, que fué recibido en el *Yowa*, adonde le llevaron prisionero, con la guardia formada, y se le conservó la espada.

Fuó gobernador civil de Canarias, donde dejó un grato recuerdo, y desempeñó otros importantes cargos. Estaba en posesión de numerosas condecoraciones nacionales y extranjeras.

—**Abordaje.**—Al salir del puerto de Barcelona chocaron el vapor *Canalejas*, de la Compañía Trasmediterránea, y el bergantín-goleta italiano *Vinicio*. El primero resultó con parte del puente de mando destrozado y otros desperfectos en la cubierta; el velero, con ligeras averías.

Ambos regresaron al puerto para reparar.

Coruña.—*El temporal.*—Ha hecho un frío muy intenso y gran temporal en la costa.

Los barcos se refugiaron en el puerto buscando abrigo.

En Corme el temporal hizo que el puerto se llenase de embarcaciones, incluso el torpedero número 7.

Ferrol.—*Las construcciones navales.*—La población está alarmadísima por haberse sabido que han sido retirados del presupuesto de Marina los créditos destinados a todas las construcciones.

Los astilleros se encuentran en inminente peligro de cerrarse, en cuyo caso quedarían en la calle tres mil obreros.

Se sabe que para estudiar el asunto sobre el terreno el ministro de Marina vendrá a Ferrol el mes próximo, acompañado de los parlamentarios gallegos.

Antes de esa fecha el Comité de defensa de los intereses de Ferrol se trasladará a Madrid.

—**Notas marítimas.**—Con rumbo a Vigo salió el crucero *Almirante Cervera*.

A Marín marchó el torpedero número 3, destinado a aquel Polígono Naval.

El comandante del buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano* ha teleografiado diciendo que, sin novedad a bordo, zarpará de cabo de Buena Esperanza a Santa Elena.

Gijón.—*Al servicio de la Armada.*—Salieron para Ferrol los inscriptos de marinería de esta provincia pertenecientes al actual reemplazo, a los cuales ha correspondido pasar a servir en la Marina de guerra.

Son 144 de Gijón y de los demás trozos de la provincia marítima.

Las Palmas.—*El navegante solitario Víctor Dumas.*—Procedente de la Argentina llegó el buque italiano *Montepiana*, cuyo capitán dijo que a unas 80 millas de esta isla encontró al balandro argentino tripulado por el navegante solitario Víctor Dumas, quien ordenó parar el vapor. Dumas se acercó al costado del *Montepiana*, diciendo al capitán que navegaba sin novedad.

Después continuó su viaje, cambiando saludos de despedida, repitiéndolos luego por medio de banderas.

Se calcula que si Dumas ha tenido viento favorable se hallará ya a 1.500 millas de distancia de esta isla.

Desde la Argentina se han recibido aquí estos días muchos despachos pidiendo noticias del navegante.

Oviedo.—*Un invento.*—En el Gobierno Civil se presentó un señor, que dijo llamarse D. Rafael Prieto, para mostrar al gobernador un croquis y una memoria de un aparato, que dice haber inventado, para salvar las vidas de los tripulantes de un submarino que se haya sumergido y no pueda volver a la superficie.

El inventor denomina al aparato *hidrografafo*, y en la memoria describe todas sus características y su modo de funcionar.

El secretario del Gobierno Civil se hizo cargo del croquis y de la memoria, a fin de enviarlos a Madrid, para solicitar la oportuna patente de invención.

San Sebastián.—*La Diputación socorre a los pescadores.*—La Comisión gestora de la Diputación ha acordado dedicar 30.000 pesetas a remediar la situación de los marinos donostiarros faltos de pesca, que están atravesando una situación difícil.

Valencia.—*Varada del vapor «Italia».*—Comunican de Gandía que en la madrugada del día 15 fondó en aquellas aguas, en el muelle exterior, el vapor de 2.000 toneladas *Italia*, el cual, ignorándose las causas, aunque se cree fundamentalmente que fuera por el impulso del viento, rompió las amarras y embarrancó cerca del dique Sur.

—**Concesiones.**—Han sido autorizados D. Arturo Cruz Burguete y D. Pascual Polit Fontelles para instalar, respectivamente, en el puerto un vivero flotante de mejillones.

—**El tráfico del puerto.**—Movimiento general del puerto de Valencia durante el pasado año de 1931:

Importación: Maderas, 84.671.438 kilogramos; carbón mineral, 48.447.725; primera materia abonos, 59.598.312; fosfatos, 35.012.773; maíz, 17.777.765; trigo, 1.299.864; yute, 8.669.469; copra, 16.051.176; semillas oleaginosas, 6.590.598; bacalao, 3.321.812; papel, 1.187.952; productos químicos, 3.127.218; envases, 13.108.301; pieles, 1.310.241; varios, 87.677.888 kilogramos.—Total, 388.152.532 kilogramos.—Cabotaje: Entrada vapores, 323.439.532 kilogramos; entrada veleros, 72.934.507.—Total general, kilogramos 784.526.571.

Exportación: Naranjas, 231.788.311 kilogramos; cebollas, 131.181.022; vinos, 99.962.318; arroz, 35.070.080; patatas, 37.172.040; melones, 9.282.250; conservas, 9.838.471; colofonia, 5.999.269; azulejos, 4.572.084; pulpa de albaricoque, 6.935.467; tomates, 2.505.361; mandarinas, 3.918.930; pasas, 1.119.399; almendras, 3.066.159; pieles, 245.166; aceites, 1.018.509; varios, 54.529.770 kilogramos. Total, 638.204.606 kilogramos.—Cabotaje: Salida vapores, 109.017.140 kilogramos; salida veleros, 8.175.566.—Total general, 755.397.312 kilogramos.

Detalle de entrada y salida de vapores en este puerto durante el pasado año 1931:

1.247 vapores españoles, con 1.893.227 toneladas; 326 noruegos, con 295.487; 232 ingleses, con 260.897; 214 alemanes, con 232.791; 226 italianos, con 362.812; 167 daneses, con 115.817; 112 holandeses, con 113.336; 69 suecos, con 78.869; 66 franceses, con 135.853; 37 yugoeslavos, con 43.116; 27 norteamericanos, con 85.103; 13 japoneses, con 57.069; 21 belgas, con 23.048; 12 griegos, con 8.906; cinco finlandeses, con 4.728; tres portugueses, con 1.674; un rumano, con 1.450; un egipcio, con 2.429; un islandés, con 506.—Total, 2.783 vapores, con 3.717.118 toneladas netas.

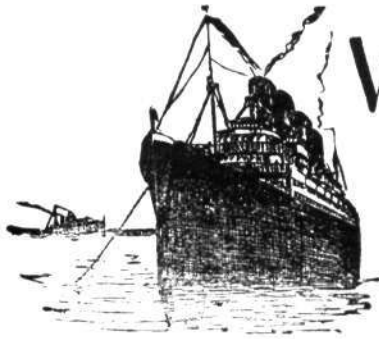
Vigo.—*Simulacro de combate de la escuadra.*—La escuadra española surta en el puerto ha realizado un simulacro de combate, consistente en un supuesto ataque de los torpederos a los cruceros. Con tal motivo todos los buques tenían encendidos los reflectores, haciéndolos girar constantemente para descubrir al «enemigo». Cuando descubrían a los atacantes disparaban cañonazos como prueba de ello. Desde las avenidas inmediatas al puerto presenciaron el simulacro millares de personas. También la presencié desde los puentes del crucero *Miguel de Cervantes* el almirante Guitián, acompañado de su Estado Mayor.

Las negociaciones comerciales entre Italia y España. Las negociaciones comerciales entre Italia y España se han desenvuelto favorablemente.

Como se sabe, el Tratado de comercio existente entre ambos países fué denunciado el 19 de noviembre pasado por España, con aviso previo de tres meses.

España había defendido su mercado contra las importaciones, especialmente de automóviles y sedas italianas, a consecuencia de las medidas adoptadas por Italia para defender sus propias industrias de conservas y pescados y desarrollar el consumo del plátano de origen nacional.

Las negociaciones han continuado entre los peritos. Estos, a pesar de las numerosas dificultades con que se ha tropezado, han articulado proposiciones para someterlas a los Gobiernos respectivos.



VIDA MARITIMA

Extranjera



Internacional.—INDICE DE MODERNIDAD DE LA FLOTA DE COMERCIO MUNDIAL.—Según las estadísticas más recientes, el 17 por 100 de los buques mercante del mundo cuentan con más de veinticinco años de edad. El 25 por 100, más de veinte.

Los buques de más de veinticinco años suman 3,220 unidades con 6,124,534 toneladas, y los de más de veinte años son 8,592 buques con 11,664,698 toneladas.

El tonelaje amarrado en el mundo entero suma toneladas 13,500,000. Está compuesto en su mayoría por los buques más viejos.

—PROTECCIÓN A LA BANDERA.—Más o menos, todos los países practican desgravaciones a su bandera de una u otra manera, ya sea con el régimen aduanero, sanitario, etc.

Recientemente se ha tratado de esto en la Cámara de Comercio Internacional, con motivo de la cuarta Conferencia general de Comunicaciones en la Sociedad de Naciones.

Se ha insistido en la declaración del principio que dice: *El Comercio internacional no es ni podrá ser privilegio exclusivo de ninguna bandera.*

Todos los países tienen el mismo derecho a participar en el tráfico marítimo mundial. La Conferencia de puertos marítimos se propone tratar de asegurar un régimen de igualdad absoluta del trabajo y tráfico a todas las banderas.

Los hechos que califican de Monopolio pueden clasificarse como sigue:

- a) Los que aseguran a las bandera nacional una reducción de los derechos de puerto y similares.
- b) Los que proporcionan una disminución de los derechos de Aduanas o establecen facilidades especiales para los pasajeros de los buques nacionales.

Estas son las medidas que más corrientemente suelen emplear algunas naciones.

Alemania.—NUEVOS BUQUES PARA LAS LINEAS DE LA AMÉRICA CENTRAL.—La «Hamburg Amerike Linie» ha contratado con los Astilleros alemanes de «Blohm und Voss», de Hamburgo, la construcción de dos buques trasatlánticos de lujo para el servicio con la América Central y las Antillas.

Esta línea la sirven actualmente con dos buques de motores Diesel y 15,5 nudos; pero la entrada en servicio del *Colombie*, de 16 nudos, de la Compañía Transatlántica francesa, les ha causado gran daño, por lo que se han decidido a construir los dos a que nos referimos. Estos recibirán los nombres de *Caribia* y *Cordillera*; tendrán 12,000 T. R. B., con dos motores M. A. N. de dos tiempos y doble efecto, que les permitirán desarrollar una velocidad de 17 nudos, una milla más que su competidor francés.

—EMPLEO DEL CARBÓN PULVERIZADO.—El director técnico de la «Hapag» ha dado noticias interesantes sobre el resultado del estudio económico o comparativo en dos buques gemelos, el *Bitterfeld* y *Strassfurt*, en el segundo de los cuales se ha acomodado una instalación para quemar carbón pulverizado en las calderas.

El coste de la instalación ha sido de 140,000 marcos. En el primer año de funcionamiento ha producido una economía de 15,000 marcos, por razón del menor número de fogoneros necesarios, y 42,000 a causa de mejor aprovechamiento del combustible y disminución de consumo.

En tres años pueden quedar amortizados con exceso los gastos de la instalación.

Las noticias en cuanto a funcionamiento de la instalación son por completo satisfactorias, tanto que la «Hapag» ha resuelto extender a otros nuevos buques

la adopción del sistema de combustión del carbón pulverizado.

Es este un problema que envuelve extraordinario interés para nuestra nación, tan rica en minas de carbón y carente en absoluto, al menos por ahora, de yacimientos de petróleo.

—AYUDA AL «TAMPING».—El ministro alemán de Comunicaciones ha propuesto a los armadores de *tramps* sumas que se elevan a cuatro millones de marcos oro si se deciden a desguazar cien mil toneladas de registro bruto de buques viejos. Las unidades a desguazar habrán de tener una edad que se fijará y estar abandonadas en Alemania, por lo menos, desde 1.º de enero de 1930.

Espera el Gobierno alemán que con esta medida se mejorarán las condiciones de la navegación alemana.

Falta saber si los armadores, que habían pedido una ayuda de once millones oro, estarán dispuestos a acceder y aceptar los cuatro millones que alcanza la contraproposición del Estado. Parece que no se ha acogido con entusiasmo la propuesta.

Estados Unidos.—DOS PROYECTOS DE LEY PARA COMBATIR LA CONCURRENCIA MARÍTIMA EXTRANJERA.—La Comisión de la Marina mercante de la Cámara de diputados acaba de aprobar dos proyectos de ley que tienden a evitar la concurrencia de las compañías de navegación europeas. El primero tiene por objeto evitar lo que los americanos llaman «viajes sin destino»; es decir, los viajes de buques extranjeros que parten de un puerto cualquiera de La Unión, sin escala prevista y con el solo fin, según aseguran, de permitir a los pasajeros la burla de la ley seca.

El segundo proyecto autoriza a rehusar los despachos de Aduanas a los buques extranjeros que hagan a los barcos americanos una concurrencia injustificada o excesiva.

Estos dos proyectos están en contradicción con los principios de libertad comercial, y es inútil insistir sobre la gravedad que para los buques extranjeros encierra.

Los embajadores de varios países se preparan a hacer reclamaciones enérgicas en Washington, llamando la atención sobre la gravedad de las medidas que quieren adoptar y de las posibles represalias.

Francia.—CONSTITUCIÓN DE UN FONDO COMÚN PARA LOS ASTILLEROS FRANCESES.—Hace poco más de un año, respondiendo a sugerencias del Consejo nacional de economía, todos los astilleros franceses se han agregado en una sociedad, bajo la denominación de «Consortium National des Constructeurs Navales».

Entre los trabajos llevados a cabo por este organismo durante 1931 merece citarse la de constituir por absoluta unanimidad un fondo común, destinado a servir de reserva financiera para realizar economías de conjunto en la industria de construcción naval.

La alimentación de este fondo está garantizada por un determinado tanto por ciento de todas las cantidades que cobren los astilleros.

Con esta medida han copiado los franceses lo que un año antes habían constituido los ingleses con el nombre de «National Shipbuilders Security».

—PARALIZACIÓN DE CONSTRUCCIONES EN CURSO.—La *Compagnie Generale Transatlantique* ha dado cuenta a los astilleros de Saint Nazaire (Penho) de que, ante la imposibilidad de hacer frente a sus compromisos financieros, deben interrumpir la construcción del *Champlain*.

La decisión de la Compañía se funda en la de la Co-

misión del Senado de no rebasar de los cincuenta millones la participación del Estado para ayuda económica de la Transatlántica.

Por esta razón, los astilleros han tenido que despedir 2.600 obreros y, probablemente, tendrán que despedir 2.000 más si se lleva a efecto la paralización de trabajos en el *Super île de France*, como anunciamos en su día a nuestros lectores.

Una delegación de las fuerzas vivas de *Saint Nazaire* se ha dirigido al Presidente del Consejo en demanda de ayuda para los astilleros, y le han anunciado que la crisis de la región llevará 8.000 obreros metalúrgicos al paro absoluto en el segundo trimestre de este año.

La paralización de los obreros de *ChAMPLAIN* ha sido tan sólo una semana, pues el Gobierno francés ha atendido las sugerencias recibidas.

—ORGANIZACIÓN DE LAS ANTILLAS FRANCESAS COMO CENTRO DE LA PRODUCCIÓN DE PLÁTANOS.—En estos momentos se estudia en Francia una organización para abastecer totalmente el mercado nacional con los plátanos de sus posesiones americanas.

Francia ha importado en el curso de los últimos años cantidades crecientes de plátanos: 62.221 toneladas, en 1926; 80.089 toneladas, en 1927; 111.740, en 1928, y 127.733, en 1929. En este último año, el valor de esta importación se eleva a 300 millones de francos y se estima en más de cuatrocientos millones la cifra de 1930.

De ella, sólo unos catorce millones de francos han sido suministrados por las colonias francesas de las Antillas.

La isla de Guadalupe dispone de 1.900 kilómetros cuadrados para la producción de plátanos. El archipiélago canario ha producido para Europa entera hasta estos últimos tiempos, representando una superficie de 7.000 kilómetros cuadrados.

Holanda.—LA AYUDA DEL ESTADO A LA NAVEGACIÓN.—Es un hecho digno de hacer notar que en Holanda, país que ha sido siempre adversario o proteccionismo bajo todas sus formas, ha decidido su Gobierno ayudar económicamente a la navegación nacional para atravesar la crisis de dificultades que sin esta asistencia sería imposible salvar.

Italia.—SOCORRO A LOS MARINOS SIN COLOCACIÓN.—En una Conferencia que se ha celebrado recientemente para examinar la situación de los marinos italianos sin colocación se han tomado acuerdos muy interesantes en vista de la necesidad de ayudarse mutuamente los compañeros durante la crisis que atraviesa la navegación y el creciente número de capitanes y pilotos que se ven precisados a desembarcar.

Lo más interesante es la decisión del establecimiento de un socorro mutuo para los desocupados, mediante la aportación del uno por ciento de los haberes del personal embarcado.

También se ha propuesto que se establezca un turno de embarco, dejando las plazas que actualmente ocupan los que están embarcados para que todos vayan poco a poco obteniendo empleo, aunque sea de manera temporal.

—MOVIMIENTO DEL PUERTO DE GÉNOVA EN 1931.—Durante el año entraron 9.840 buques con 20.130.000 toneladas R. N. Se importaron 5.710.000 toneladas de carga y se embarcaron 1.360.000 toneladas.

El movimiento total de carga y descarga es, por lo tanto, de 7.070.000 toneladas de mercancías.

Representan estas cifras una disminución de 711 buques y 579.419 toneladas (8,5 por 100).

Inglaterra.—UNA DOTACIÓN COMPUESTA DE OFICIALES EXCLUSIVAMENTE.—La Compañía naviera inglesa «Lamport and Holt», ante los problemas de despido de personal que le imponen los momentos de crisis aguda por que atraviesa la navegación, y con objeto de no dejar sin destino a una gran parte de los cuadros de oficiales de puente y máquinas, ha decidido, y puesto en prác-

tica, de acuerdo con este personal, que la moto-nave *Lasell*, de 7.500 toneladas, salga a viaje con una dotación formada exclusivamente por oficiales de cubierta y maquinistas.

El caso es excepcional y se presta a todo género de meditaciones, no siendo la de menos interés las facilidades que el personal de oficiales de todas clases han dado porque esto pueda llevarse a cabo.

—EL GOBIERNO REHUSA TODA AYUDA ECONÓMICA A LA «CUNARD».—En la Cámara de los Comunes se ha deliberado sobre la eventualidad de continuar las obras del super-transatlántico «534». El Gobierno inglés se opone enérgicamente a toda ayuda directa de la Hacienda pública a la «Cunard» para proseguir las obras del nuevo buque.

Japón.—AYUDA ECONÓMICA DEL ESTADO A LA NAVEGACIÓN.—Las asociaciones de armadores y de la gente de mar se han dirigido al Gobierno en petición de ayuda económica para la navegación nacional.

Piden que se conceda un crédito de diez millones de yens para que, con un pequeño interés, puedan usar de él los navieros que lo necesiten.

Ponen de manifiesto la importancia que tendrá la concesión de este crédito para evitar el desarme o amarrar de un millón y medio de toneladas.

Hacen resaltar que los buques de tonelaje reducido son los que están sufriendo más en esta época de crisis.

Donde quiera que se mira nos encontramos con el mismo problema e idéntica característica, en cuanto a la mayor facilidad de explotación de los buques de tonelaje mayor.

Portugal.—DESCRACIONES A LA BANDERA NACIONAL.—Los buques portugueses de cabotaje están exentos en sus propios puertos del llamado derecho de fano. Los que se dedican a otras navegaciones de gran cabotaje y altura pagan estos derechos en moneda papel, mientras que los buques extranjeros lo pagan en oro, aunque con una reducción del 10 por 100, que no compensa, ni muchísimo menos, la diferencia de valor de las monedas.

Rusia.—SERVICIO MARÍTIMO OBLIGATORIO.—Un reciente decreto del Consejo de Comisarios del Pueblo dispone la concesión de mayores prerrogativas de autoridad para los capitanes y oficiales de los buques mercantes sobre las dotaciones.

Al mismo tiempo que refuerzan así la autoridad del capitán, principalmente, dictan disposiciones encaminadas a obligar al personal de la tripulación a permanecer embarcados, sin cambiar de buques, mientras sea posible, quedando prohibido hacerlo sin la autorización competente.

Suecia.—NAVEGACIÓN.—Con el nuevo año se ha dejado sentir en Suecia un aumento de buques amarrados.

Durante los últimos meses del año que acaba de transcurrir, por causa de la depreciación de la *corona* en relación con el oro, se notó cierta tendencia a disminuir el número de buques amarrados. Contribuye a este recrudescimiento el cierre del mar Báltico. Es curioso observar que la mayoría del tonelaje amarrado está representado por los buques pequeños y medianos que trafican ordinariamente en los mares del Norte y Báltico.

En los comprendidos entre las 300 y 1.000 T. R. hay 38 con 23.900 toneladas en 1.º de enero, contra 33 con 22.800 toneladas un mes antes.

En los buques de 1.000 a 2.000 T. de N. aumentó en el mismo espacio de tiempo el número de buques amarrados de 31 con 54.700 toneladas, a 51 con 96.600 toneladas.

El número de buques grandes amarrados es insignificante.

Esto demuestra cómo contribuye el tanto por ciento de gastos generales a dificultar la explotación de los buques.



Los Mineros

Mercado de metales.

COBRE.—Han mejorado los precios en el mercado de Londres, siendo la tendencia al alza. Se teme, sin embargo, que el proteccionismo imperial inglés perturbe la dirección norteamericana del mercado. Queda el *standard* a 38-12-06 libras; el electrolítico, a 11 libras, y a 45 y 76 libras para alambres y planchas.

ESTAÑO.—El *pool*, por fin, ha realizado su propósito, conteniendo la bajada. El precio queda en 141 libras.

PLOMO.—Ha reaccionado ligeramente este mercado. El español queda en 15 libras.

BAUXITA.—Como siempre.

Últimas cotizaciones de ventas y ofertas de barcos.

Está el mercado muy surtido y activo.

Se distinguen tres grupos muy señalados de cotizaciones: Barcos de media vida, de diez a quince años, que empiezan a ofrecerse con abundancia en el mercado y que se venden desde 1-10-00 libras a poco más de tres libras; hay abundancia de estos barcos a la venta, de toneladas de 1.500 a 3.000 toneladas.

Otro grupo es el del desguace, que comprende especialmente cargueros y algún barco de línea; el precio de los primeros, alrededor de media libra, y aún menos en Italia, por efecto de la nueva ley, y en los de línea el precio alcanza a una libra. Se empiezan a desguazar los barcos del año 1916.

El tercer grupo, abundante en este mercado, es el de barcos pequeños, de mil y de menos de mil toneladas, que con abundancia se ofrecen y deprecian el género.

OFERTAS DE LA CASA KELLOG.—Hay abundancia de cargueros: tres entre 5.200 y 8.700 toneladas d. w.; tres entre 1.200 y 1.700 toneladas, y dos, de 750 y 620 toneladas.

De barcos especiales se ofrecen una pequeña motonave de 165 toneladas y un pesquero de motor, con instalación de refrigeración.

Mercado de combustibles y lubricantes.

Carbones.—Antes de la última crisis francesa estaba convenida entre el Gobierno inglés y el francés dimidiada la desaparición de la sobretasa del 15 por 100 para el carbón inglés; pero no está claro si perdura el compromiso o no, y mientras no se aclara este extremo las alegrías primeras en Cardiff actualmente se han trasladado en serias reservas. De otros países, pocos pedidos; sólo se señala uno de cierta importancia de Finlandia, a cambio de pines de pino para minas.

El estado de los negocios en Inglaterra dista mucho de ser satisfactorio, a pesar de las esperanzas que se pusieron en el Gobierno nacional y en su política proteccionista, trascendiendo esta situación a la industria del carbón.

En Alemania continúa agravándose la crisis que domina en todos los centros carboneros.

En Bélgica, consecuencia de la paralización de la industria, es el marasmo que reina en el mercado de los carbones.

La supresión de la sobretasa del 15 por 100 al carbón inglés, para compensar de la bajada del valor de la libra, si se confirma, ha de agravar más de lo que está la situación de los hulleros franceses, que se encontrarán con un aumento en la competencia de los ingleses, dificultándose la venta de los carbones nacionales. Por ello se duda de la confirmación de la supresión de la sobretasa ofrecida por el Ministerio Laval.

En el mercado nuestro de Asturias se acentúa la acumulación de almacenamiento de granzas y menudos, que llega ya a 350.000 toneladas, mientras que escasean, hasta el extremo de no poderse servir, los pedidos de cribados y galletas. Ha obligado esta acumulación a disminuir los días de trabajo en algunas minas, temiéndose que tengan que adoptar esta norma otras Empresas mineras, atendida la dificultad con que se desen-

vuelve la industria nacional. El hallazgo de una importante zona carbonífera en las inmediaciones próximas a Gijón constituye actualmente el acontecimiento que absorbe todos los comentarios, por la influencia que ha de tener en esta industria el hecho de que a seis kilómetros de distancia del puerto de Gijón se encuentren riquísimas minas de carbón graso (52 por 100 de volátiles), que pueden transportar su mineral por un cable al embarcadero; hecho que significa una baratura en gastos y tiempo, que ha de repercutir en el resto de la zona minera asturiana. Los turnos de embarque continúan como la quincena anterior.

Los precios no han variado: en Gales, el mejor Almirantazgo, de 19/6 a 19/9; el Newport, de 17/3 a 17/6; los menudos de vapor, de 13/6 a 13/9, y los de cargamento, de 11/6 a 12. El Northumberland, a 13/6, y el Durham, a 13 s.

En Asturias no ha habido otra variación, sino que la Dirección General de Minas, ha fijado el precio de 59,60 pesetas por tonelada para aglomerados sobre vagón fabrica, para las situadas en Asturias y León, y en 67,10 pesetas tonelada a bordo en los puertos de Asturias, procedentes de las minas de la misma región.

En Barcelona no hay variación en los precios: Cardiff de primera, a 93 pesetas; Newcastle, a 85 pesetas; asturianos: cribados y galletas, a 81 pesetas; granzas, 74 pesetas, y menudos, 67 pesetas.

Combustibles líquidos.—La tendencia del mercado americano mejora y la extracción continúa disminuyendo. Si se afirmara la intervención en la producción, para que la abundancia del combustible no envileciera el precio, esta industria salvaría la crisis actual, sobre todo si se confirman los efectos beneficiosos que se esperan de la ley de expansión norteamericana.

La producción del petróleo en el Mar Negro también ha disminuído, afirmandose los precios en el interior más que por la exportación.

Lubricantes.—No hay variación en este mercado.

Mercado de fletes.

Se ha confirmado el tono optimista dado para este mercado en la quincena anterior, por la absorción de cereales que los sectores europeos realizan de los centros de producción del hemisferio meridional, a causa del próximo agotamiento de las cosechas en nuestro Continente. En este tráfico desde el Plata y Australia ha encontrado colocación señalada cantidad del tonelaje del *tramp*, ascendiendo a más de 60 barcos en una semana los contratados. Se confía en que este respiro durará hasta la nueva cosecha austral del maíz, empalmándose la presente actividad con la que entonces se produzca. En Africa del Sur se trabaja para conseguir atraer los pedidos en esta nueva cosecha.

Las medidas financieras de asistencia al comercio e industria tomadas en los Estados Unidos de Norteamérica para procurar despertar del letargo de la crisis a aquellas actividades se confía en que también han de contribuir para ayudar a que esta primavera no sea muy crítica para la industria del tráfico marítimo.

En el Extremo Oriente la situación de este mercado se ha hecho difícil por las operaciones militares en China, reflejándose estas dificultades hasta en Australia, que prefiere exportar a Europa.

Hay mucho hielo en el Danubio, y se encuentra dificultado allí el tráfico; los rusos, en el Mar Negro, han exportado trigo, especialmente valiéndose del tonelaje griego.

Los precios del sector del Plata han alcanzado a 20 s., que no son más que 14 s. oro. Se espera subida en este flete.

De la América Norte al Continente y U./K. se cotizan a 9 y medio centavos las 100 libras, y 10 y medio al Mediterráneo; Cuba paga de transporte por su azúcar a U./K. 14/3 a 14/9, según el tamaño del barco. Santo Domingo no llega a 14 s.

El arroz de Birmania paga 26/6 al Contiente, y las habas manchurianas, 23 s. Australia paga el flete de 30 s. para su trigo a Europa.

