

SECCION ECONOMICA Y FINANCIERA

Gestión importantísima de la Cámara de Industria

Una línea marítima Cantábrico-Plata

LOS PUERTOS DEL NORTE DAN EL SETENTA Y CINCO POR CIENTO DEL MOVIMIENTO DE PASAJEROS ENTRE ESPAÑA Y ARGENTINA. — PERO NO HAY UN SOLO VAPOR ESPAÑOL QUE HAGA EL SERVICIO CON RIO DE LA PLATA.—EL MOMENTO ACTUAL ES EL MAS OPORTUNO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE ESTA LINEA

En la última sesión celebrada por la Cámara de Industria se ha tomado un acuerdo importantísimo que creamos de interés para el conocimiento de nuestros lectores.

Se trata de aprovechar el contrato que el Gobierno va a estipular con las Compañías españolas de navegación referente al servicio nacional marítimo rescindido con la Compañía Transatlántica, para conseguir que se establezca una línea regular de vapores entre Pasajes y América del Sur.

No es necesario ponderar la importancia de la gestión. En cuanto a los motivos en que se funda, dejamos la palabra a la Cámara de Industria, reproduciendo a continuación el escrito que ha presentado a la Corporación provincial.

Es el siguiente:
A la Excmo. Diputación de Guipúzcoa:

Excmo. Señor: En sesión celebrada por esta Cámara Oficial de Industria el día de ayer, se acordó interesar de Vucencia patrocine con su singular valimiento la aspiración hace tiempo sentida por los industriales guipuzcoanos de que se establezca el servicio español de comunicación regular y directa entre nuestros puertos del Cantábrico y América del Sur arrancando dicha nueva línea de Pasajes.

Excusamos encarecer los beneficios de todo orden que para los intereses de nuestra región y para los generales de España se derivaría del establecimiento de esa línea, pues han sido puestos de relieve con verdadera elocuencia, en las sesiones del Congreso Hispano Americano celebrado en Sevilla el otoño último y antes en el escrito que con fecha 30 de Agosto de 1927 elevó la Liga Guipuzcoana de Productores al Excmo. Señor Presidente del Consejo de Ministros.

En la prórroga última del contrato con la Compañía Transatlántica Española, puso el Gobierno la condición de que se estableciera una nueva línea de vapores entre el Cantábrico y Sud América, más la difícil situación económica de la Compañía contratante demoró el cumplimiento de esa cláusula.

Hoy que el Gobierno está ultimando las bases para el contrato que ha de estipular con las Compañías españolas el servicio nacional marítimo rescindido con la Compañía Transatlántica, es la ocasión de reproducir con probabilidad de éxito nuestras peticiones en las que nos acompañan muy autorizadas opiniones.

Cedemos la palabra a la Cámara Oficial Española de Comercio de la República Argentina, que dice en su Memoria de 1929-30.

"Digamos, pues, como resumen y síntesis de la situación general, que en materia de navegación "nada ha cambiado": todo sigue como ayer, esto es, en la mayor inferioridad de condiciones para España con respecto a las demás naciones cuyas flotas mercantes atienden el tráfico transoceánico. La comprobación no puede resultar más lamentable para nosotros.

Mientras tanto — como se expresa ya en la nota elevada a la Presidencia del Consejo de Ministros — las estadísticas oficiales argentinas que registran el movimiento migratorio establecen que en el año 1928 el producido con España alcanzó a 56.100 pasajeros de segunda y tercera clase y 2.291 de primera, de los cuales 39.765 fueron inmigrantes y 18.626 emigrantes. De esa migración, han viajado en vapores españoles solamente 8.000, mientras que 50.391 lo hicieron en barcos de bandera extranjera. O lo que es igual: que las Compañías absorben un ochenta por ciento de ese tráfico.

Por lo que se refiere a la importancia que tendría el establecimiento de líneas directas entre el Cantábrico y el Plata, bastará con señalar el hecho de que el movimiento de pasajeros entre esos puntos alcanza al setenta y cinco por ciento del indicado total de 58.391.

En sus comunicaciones a la Presidencia del Consejo y al Ministerio de Marina, la Cámara, apoyando las conclusiones que su Delegado ante el Congreso de Ultramar, don Genaro García, mantuvo brillantemente señala la necesidad de que se establezca como mínimo una salida adecuada con vapores modernos y en condiciones como para hacer la travesía en trece días desde el último puerto español. Por lo que se refiere al servicio de los puertos del Cantábrico, y para el caso que esa línea llegue a estable-

cerse, como sería de desear, entiendo de la Cámara, y así lo ha significado a la Presidencia del Consejo, que se requieren dos salidas mensuales para atender el enorme tráfico que hoy recogen las Compañías extranjeras. Una salida mensual, en cambio, será suficiente para atender al servicio del Mediterráneo, siempre que se tratase de buques realmente amplios, económicos y modernos, como los posee la flota mercante de otros países.

Esperemos que estas nuevas gestiones de la Cámara encuentren eco favorable en las altas esferas del Gobierno. Tarde o temprano, quienes tienen a su cargo la responsabilidad de imprimir rumbos a la política mercantil exterior de España deberán por fuerza reconocer la gravedad del problema que plantea a España la inferioridad de su flota transoceánica con respecto a las de los restantes países en que florece la industria de los transportes marítimos.

Mientras tanto, la situación continúa siendo la que con perfecta exactitud reflejan las palabras pronunciadas por el señor Vicepresidente de la Cámara en el discurso que pronunció en la sesión de clausura del Segundo Congreso Nacional del Comercio Español en Ultramar. Juzgamos oportuna por eso mismo la transcripción de esos conceptos.

He aquí las palabras del señor García:

La situación geográfica de España y su falta de comercio activo, unido a la pérdida de las colonias, le han quitado las bases más fundamentales para una marina mercante de importancia. Pero aún con lo que nos queda, hay margen para una discreta flota de la que carecemos. No es siempre un buen negocio, más es una necesidad de los pueblos y mucho más cuando éstos, como el nuestro, tienen tantas costas que atender y tantos valores raciales allende todos los mares, a los cuales les agrada ver nuestra enseña porque es siempre emblema de paz y amor. Nuestras emigraciones, nuestros pasajeros de cámara, que son muchos, así como el importante concurso que le prestarían los americanos, son elementos de valor fácilmente aprovechables con un buen servicio, mientras que hoy esos valores sirven para enriquecer compañías extranjeras, los que han permitido que la Hamburgü Americana haya dado en su último balance el 9 por ciento de dividendo y el 10 el Lloyd Sabauo. No hay quien resista sin causas muy especiales, un viaje de 19 o 20 días desde Barcelona a Buenos Aires, y sólo una vez por mes, cuando los tiene semanales por el Norte y por el Sur en 13 días, y con mejores condiciones y servicio. Las estadísticas españolas, nos dicen que los puertos del Norte tienen un movimiento de 75 por ciento de la emigración e inmigración, y sin embargo con rumbo al Río de la Plata no hay un solo vapor español, resultando una paradoja más de las muchas que conocemos."

Con lo transcrito basta para justificar la necesidad de la línea española Cantábrico-Plata y nada tenemos que exponer a la sabiduría de Vucencia para llevar a su ánimo las ventajas, mejor dicho, la necesidad de que esa línea arranque de Pasajes para el servicio del turismo, de la emigración y de la carga de su importante zona, que hoy sirve costosamente y con desviaciones perjudicialísimas de las líneas extranjeras.

Ha juzgado esta Cámara de Industria que su iniciativa no prosperará si no la patrocina Vucencia y con su autoridad superior sobre todas las Organizaciones provinciales y con su merecido ascendiente en los Centros Superiores de la Nación, encauza y dirige las gestiones indispensables para alcanzar el éxito deseado.

Por eso la Cámara Oficial de Industria de Guipúzcoa respetuosamente,

SUBLICA a Vucencia se digne aceptar el patrocinio y dirección de las gestiones urgentísimas que son necesarias para conseguir que el Gobierno establezca el servicio español regular marítimo entre los puertos del Cantábrico y el Plata arrancando de Pasajes esa nueva línea tan necesaria.

Dios guarde a Vucencia muchos años.

San Sebastián, 13 de Junio 1930.
El presidente en funciones, Agustín Ubarreña.

Bolsa de Bilbao

IMPRESIONES

Nada de particular ofrece la sesión de Bolsa de hoy que presenta las mismas características de todos estos días; pesadez y poco negocio. La moneda extranjera verdadera clave de todo nuestro movimiento bursátil, se presenta algo más baja a primera hora y alentada con esta perspectiva en el Bolsín de Barcelona, empiezan a operar con alza en casi todos los valores tratados, pero a medida que va avanzando la sesión, la libra, que había empezado a 40.90, sube hasta 41.15 y los valores vuelven a perder la mejora conseguida.

Los cambios que telefona Barcelona son los siguientes: Nortes, 108.40 Alicantes, 102.15. Chades, 668 y Explosivos, 220.50.

En Bancos de Bilbao se opera a 2.075 con mejora de un duro y Bancos de Vizcaya a 1.840 quedando dinero con papel poco distanciado. De Hidroeléctricas cotizan Viesgos a 665. Españolas a 220, quedando dinero e Ibéricas están pedidas a 780 con papel a 785. Unión Eléctrica Vizcaina, mejora dos duros, pero quedan ofrecidas al cierre.

De Siderúrgicas, no se opera por no llegar a un acuerdo los interesados, que ofrecen a 111 sin más dinero que 110. Hornos pierden medio duro y queda papel. Constructora Naval tiene dinero a 113, con papel a 115 y Papelera, que va mejorando lentamente, se opera a 198.50, quedando pedidas a este cambio y con papel a 199. Explosivos se cotizan a 1.100 al contado 1.102.50 a fin de mes y 1.117.50 en alza. No se ve gran interés por este valor, pero es el único que se opera con alguna intensidad.

De Navieras sólo se cotizan Marítima Unión, al conocido cambio de 240. Las restantes continúan sin interesar mayormente.

Cotizaciones Oficiales

Fondos Públicos:
Amortizable 5 % 1927 s. imp. 102'10
Cédulas Banco Hipotecaria, cinco por ciento. 99'50
Ayuntamiento de Bilbao, 5 1/2 por ciento. 102'25

Obligaciones:
F. C. Norte de España 3 % 71'60
Tudelas serie cuarta 5 % 98'00
Acciones:
Norte de España 543'50
Banco de Bilbao 2075
Banco de Vizcaya 1840
Banco de España 593'00
Hidroeléctrica Española 220'00
Electra del Viesgo 665'00
Altos Hornos 176'50
Felgueras 96'50
Explosivos, contado 1.100'00
Idem fin cte. 1.102'50
Idem en alza " " 1.115'00
Id. " " 1.117'50
Papelera 198'50
Resineras 35'00
Marítima Unión 240'00

NUESTRO COMERCIO EXTERIOR

La Dirección General de Aduanas acaba de publicar las cifras de nuestro Comercio exterior durante los tres primeros meses del año actual.

El total de las transacciones ha sido de 1.126 millones de pesetas oro contra 1.159 en 1929 y 1.298 en 1928, en el mismo período.

La disminución, por consiguiente, ha sido de 33 millones respecto a 1929 y de 172 millones con relación a 1928.

Estas cifras globales se descomponen como sigue:

Importación:
Animales vivos .
Materias primas.
Artículos fabricados.
Substancias alimenticias.
Millones de pesetas oro:
1928:
6.7. 256.9 355.2 131.2 Total, 750.
1929:
3.5 . 199.9 325.7 144.7. Total, 673.3.
1930:
2.4. 215.9 275.5 82.5. Total, 576.3.

Exportación:
Animales vivos .
Materias primas.
Artículos fabricados.
Substancias alimenticias.
Plata en lingotes.
1928:
0.37. 99.4 85.6 361.05. 1.5. Total 547'92
1929:
0.8 97.7 88.5 297.5 1.17. Total, 485.67.

1930:
1.1 94.77 101.5 352.1 063. Total 550.15

El excedente de las importaciones sobre las exportaciones va por consiguiente disminuyendo: 202 millones en 1928, 188 en 1929 y 26 solamente en 1930.

La Balanza comercial tiende incon testablemente a equilibrarse, pero a consecuencia de la disminución de las importaciones, mientras que las exportaciones son aproximadamente iguales a las de 1928.

Bolsa de Madrid

	Día 13
Interior 4 %	72'00
Exterior 4 %	83'75
Amortizable 4 %	77'00
" 5 % 1917	102'40
" 5 % 1920	94'00
" 5 % 1926	102'25
" 5 % 1927 c/i	87'30
" 5 % 1927 s/i	102'40
" 5 % 1929	72'50
" 3 % 1928 s/i	93'50
" 4 % 1928 s/i	—
Empréstito oro	155'00
D ^a . Ferroviaria 4'50 %	91'95
" " 5 %	101'90
Emp ^a . Argentino 6 %	—
Céd. B ^a . Hipotecario 4 °	93'50
" " 5 %	100'00
" " 5 %	111'30
" " 6 %	595'00
Banco de España	—
" Hipotecario	—
" Central	135'00
Español de Crédito	—
B. Esp. Río de la Plata	207'00
Cía. Arrend ^a . de Tabaco	228'00
Explosivos	1100
Duro Felguera	97'00
Azucareras ordinarias	73'75
Fc. Norte España	543'00
" M. Z. A.	510'00
Tranvías de Madrid	122'00
Rif, al portador	574'00
" nominativas	540'00
H. A. de Electricidad	—
H. E. Española	—
Mengemor	—
O. Nortes 1 ^a hip ^a .	72'00
O. Nortes 6 %	—
Valencianas 5'50 %	101'00
M. Z. A. 1 ^a	—

Bolsa de Barcelona

	Día 13
Fc. Norte España	108'50
M. Z. A.	102'20
H. A. de Electricidad	—
Minas Rif, portador	670'00
Idem nominativas	—
Explosivos	—
Tabacos de Filipinas	435'00
Ci ^a . Esp ^a . Petróleos	—
Tranvías de Barcelona	—
Argentinas	—

Bolsa de París

	Día 13
Renta Francesa 3 %	88'20
Idem idem 4 % 1918	101'30
Idem idem 5 % 1920	134'00
Idem idem 6 % 1920	101'85
Idem idem 6 % 1927	106'00
Credit National 5 % 1919	622'00
" " 6 % 1921	545'00
Banco de Francia	22'300
Credit Lyonnais	3.100
Riotinto, ordinarias	—
" preferentes	—
Tharsis	—
Unión y Fénix	2765'00
Fc. Norte España	—
Fc. M. Z. A.	—
Wagons-lits	500'00

Bolsa de Londres

	Día 13
Exterior Español	—
Cons. Ing., 2'50 %	—
War Loan 5 %	—
Funding Loan 4 %	—
Victory Bons 4 %	—
Acciones Riotinto	36 3/8
" Royal Dutch	3.2 7/16
" Shell Transport	4.13/16
" Mexican Eagle	12/6
Japonés 4 %	—
" 5 %	—
C. Argentinas 6 %	7-5/8
De Beers, ordinarias,	12-5/16
" preferentes	3-7/8
Goldfiels	—

MONEDA EXTRANJERA

FLUCTUACIONES DE AYER

	Anterior	Apertura	Mediodía	Cierre
Franco	33'35	33'00	33'25	33'20
Libras	41'20	40'90	41'10	41'15
Dólares	8.45	8.38	8.42	8.40
Belgas	117'50	117'00	117'30	117'10
Liras	44'35	43'90	44'20	44'00
Suizos	163'25	162'50	164'00	163'80
Marcos	2.015	2.00	2.02	2.015

CIERRES OFICIALES

	Barcelona	Madrid
Franco	33'25	32'80
Libras	41'00	40'90
Dólares	8.44	8.44
Belgas	—	117'50
Liras	—	44'10
Suizos	—	163'15
Marcos	—	2.01

	Londres	París
París	123'81	123'92
Nueva York	485'93	355'50
España	408'85	302'00
Suiza	250'775	1025
Holanda	120'825	133'50
Italia	92'77	254'85
Suecia	180'985	—
Argentina	42'25	493'75
Montevideo	48'00	—

BALNEARIO DE BETELU (Navarra)

A 40 kilómetros de San Sebastián (vía Tolosa)

MANANTIAL ITURRI - SANTU. Sin rival para afecciones de laringe y bronquios.

MANANTIAL DAMA - ITURRI. Agua de régimen similar a VITEL. MODERNISIMA INSTALACION BALNEOTERAPICA. Cocina excelente con personal del Hotel Palace, de Madrid.

Solicítense prospectos con detalles al Administrador del Balneario o a

PUBLICIDAD DEL NORTE

Fuenterrabía, 3

SAN SEBASTIAN