

PORT DE BARCELONA

Magatzem d'encerats i utensilis de lloguer per als treballs del port i estacions
Càrrega i descàrrega de vaixells -- Recepció i lliurament de mercaderies al moll i estacions
Carretilles elèctriques

Agapit Blasco

Transport de tota mena de mercaderies per camions i tractors

Servei especial de càbries i grues per a pesos de totes menes

DESPATX: PASSEIG NACIONAL, 50 i 51
MAGATZEMS: CARRER DE MAR, 100 i 102
GARATGE: MARINA, 64

Telèfons: Despatx, 16167; Moll de Barcelona, 12750;
Moll de Rebalx, 12750; Garatge, 55105

DIRECCIO TELEGRAFICA: ABLASCO

BARCELONA

Banyes de l'Astillerio, S. A.

DE PICA I ONATGE - ELS DE PICA, OBERTS TOT L'ANY
TELEFON 17664 BARCELONETA

Recomanem que fixeu la vostra atenció en la gran eficàcia dels banyes de mar calents.

Les aigües de mar en forma de banyes de pica són indicades per la seva beneficiosa acció terapèutica en el tractament del Reumatisme articular crònic, Artritis, Obesitat, Gota, Arteriosclerosi i en totes les malalties de la nutrició.

Recomanades així mateix com a coadjuvant útil en les afeccions funcionals del sistema nerviós: Histerisme, Neurastènia, Insomni, Migraña, etc., etc.

Aigua extreta directament de la mar per potents màquines. Dutes de mànegs amb aigua de mar escalfada al natural. Personal idoni. Direcció mèdica. Establiment obert tot l'any, de les set del matí a les set de la tarda.

Fills de M. Condeminas

(Casa fundada l'any 1864)

CONSIGNATARIS

CASA CENTRAL:

BARCELONA: Passeig de Colom, 11
Telèfons: 11480 - 11489

SUCURSALS:

Madrid: Salud, 17. - Telèfon 20585.

València: Moll de Ponent, 15. - Telèfon 30845

Cartagena: Plaça García Hernández, 5. - T. 1960

Múrcia: Plaça Santo Domingo, 35. - Telèfon 2919

Almeria: Av. de la República, 26. - Telèfon 267

Màlaga: Alam. Pablo Iglesias, 37. - Telèfon 3935

Telegrams: "CONDEMINAS"

Mac Andrews & C.^o Limited

ARMADORS, CONSIGNATARIS
I NOLIEJADORS

Establiments a Barcelona, Madrid, Tarragona, València, Gandia, Dènia, Cartagena, Almeria, Màlaga, Sevilla i Bilbao
Agents del Lloyd's a Barcelona, Tarragona, València, Almeria, Màlaga, Sevilla i Madrid

Agents a Espanya de: The Royal Mail Lines, Ltd.; The Pacific Steam Navigation Co.; Union Castle Line; British India Steam Navigation Company Ltd.; Peninsular & Oriental Steamship Co., Ltd.; The White Star Line; Moss Line; John Hall (Junn.) & Co., Ltd.; Glynn Line, etc., etc.; Bland Line of Steamers (Gibraltar)

Agents exclusius per The British & Foreign Marine Insurance Co., Ltd. (Londres)

Direcció telegràfica: "MACANDREWS"

Direcció per a Espanya:

PASSEIG DE COLOM, 24. -- BARCELONA
Apartat Correus 441

Casa a Londres: Royal Mail House,
Leadenhall Street, London, E. C. 3

Casa a Liverpool: Goree, Water Street, Liverpool

La crisi del nostre port és la crisi de tots els ports del món

Si el nostre modest port pogués convèncer tothom, seria per tal de demanar que terminés la campanya sobre el nostre port. No fa molts dies que un diari català, que endut per la seva fòbia antiesquerrana no desaprofita ocasió de ferir, mal sigui perjudicant les coses més vives de Catalunya, fent el joc de l'"A B C", deia: "Aquells centenars i milers de metres de moll (són molts i no molt) disposats a rebre vaixells de tota mena, amb prou feines estan ocupats per algun "cargó" o algun transatlàntic que, en el seu isolament, fa ressaltar encara més la solitud que hi regna". Això és d'una tal exageració que esdevé imperdonable, derroterisme pur. La feina quotidiana d'aquest diari, a partir de la campanya electoral darrera, ha estat sempre la mateixa.

Bé. Tres o quatre dies després de l'esmentat article, el dia 30 de juliol, o sigui el dilluns passat, seguirem quasi tot el port. Certament que no ens acompanyava cap "expert", l'indispensable expert o tècnic dels homes del derroterisme, però els nostres ulls pogueren veure el següent: al moll de Bosch i Alzina, tres vapors i dos velers, més les gasolineres de l'Arrendatària de Tabacs, que l'omplien tot; al moll d'Espanya, banda de ponent, dos vapors i nombrosos velers, en alguns llocs a dos rengles, que no deixaven més que un il·lot d'atrancament; al mateix moll, banda de llevant, alguns vaixells de la Transmediterrània, algun veler i tres vapors, amb tres o quatre llocs lliures per a atracaments; al moll de les Drassanes, un dels correus de Palma, l'únic vaixell que hi té dret: no n'hi cabia altre; al moll de Barcelona, un vaixell de la "Isleña", dos vapors més, sense cap lloc disponible; l'Estació Marítima ocupada per un gran transatlàntic anglès; l'altre costat del moll de Barcelona, ocupat per tres vapors i algun yacht davant el Club Marítim Barcelona; no hi havia més lloc; al moll de Sant Bertran, un transatlàntic italià, de passatge i càrrega i tres vapors més; restaven dos llocs d'atrancament; el moll de Costa, a banda i banda, bon nombre de vaixells amb carbó mineral i carbó vegetal, alguns vaixells amarrats, de quatre a cinc, lloc suficient per a les operacions normals, no tenia aspecte de desert ni molt menys; al moll del Contradic, alguns vaixells carregant potasses, altres carregant i descarregant mercaderies variades, alguns llocs buits; al moll de la Barceloneta, tres vapors, cap lloc lliure; al moll del Rebaix, un vapor i velers, ple; al moll de Balears, un vapor i sense ocupar els llocs de la Transatlàntica; al cap del moll, davant del Dic, quatre o cinc velers, quasi amuntegats; al moll Nou, sis vaixells amarrats, quatre en reparació; al moll de Llevant, els vaixells de sempre: uns amarrats, altres al desguàs. I aquest era l'aspecte desolat del nostre port! El dia

2 d'agost, dijous, ho havem constatat pels nostres propis ulls; es treballava en vint-i-cinc vapors i trenta-vuit velers, o sigui seixanta-tres naus!

No serem tan insensats, però, que neguem la crisi del nostre port, del port volgut que des de la infància hem vist desenvolupar amb il·lusió un any darrera l'altre. Volem afirmar, amb tot, que el port de Barcelona pateix de la mateixa crisi que tots els ports del món. Gènova i Marsella tenen nombroses naus amarrades; el Port Franc d'Hamburg sembla un veritable fossar de vaixells; la ria de Bilbao la pena de veure..., i així podríem anar citant noms fins a fer-ne una relació lamentable. Les factoreries navals de tots els països estan quasi paralitzades. Si treballen és per a la marina de guerra: de vaixells comercials en sobren arreu a milers. I si no

Població	Vaixells	Tones de registre	Tones de càrrega
Alacant	650	1.007.318	107.569
Barcelona	1.381	3.231.659	659.223
La Corunya	173	385.090	41.734
Màlaga	695	858.638	119.252
València	1.100	1.569.488	404.762
Bilbao	586	672.803	587.786

Els ports el tonatge de càrrega d'entrada i sortida dels quals s'acosta al de Barcelona són els de València i Bilbao; el primer té com a base de càrrega de sortida la taronja i altres fruits de molt pes; el segon el que més embarca és mineral de ferro i productes siderúrgics. La càrrega sortida de Barcelona durant aquests quatre mesos fou una mica inferior a la dels dos esmentats ports: foren moltes, però, les mercaderies de pes limitat, si bé els valors comparats no tenen, ni remotament, paritat. Altres dades interessants: Bilbao, l'any 1924, tingué un moviment d'unes 5.000.000 de tones de càrrega i descàrrega; aquest any no es creu que passi gaire de 1.500.000 tones. Sevilla, amb 1.075.720 tones en 1924, ha baixat un cinquanta per cent. València ha augmentat quelcom, si bé en relació a 1930 ha retrocedit; Barcelona ha retrocedit quelcom; però fa de quatre a cinc anys que està estacionada.

Del gener al maig de 1932 entraren a Espanya 488.295 quintars mètrics de cotó; en 1933, 312.723 quintars mètrics; en 1934, 554.229 quintars mètrics. No cal dir que el noranta-cinc per cent arriba pel port de Barcelona. Del gener al juny de 1933 entraren al nostre port 1.117 vaixells estrangers i 1.334 de cabotatge; l'any 1934, 1.035 i 1.305, respectivament. És a dir, 91 vaixells menys, si bé arribà i sortí més càrrega. Els jornals fets durant els sis mesos primers de 1933 foren 81.500; l'any 1934, 93.800, o sigui 12.300 més a favor de 1934. Finalment, els primers sis mesos de l'any passat entraren 29 vaixells amb 10.882 turistes; els primers sis mesos de 1934, 26 naus, amb 12.057 turistes.

es construeixen naus, si són tants milers les que hi ha amarrades, ¿com hem de suposar que el nostre port i tots els ports del món no han d'estar en crisi?

No la neguem. Hem de fer tot el que calgui per atenuar-la. Guarir-la, mentre tots els Estats es tanquin en el ferotge règim contingentat que ho ha trastocat tot, que ha reduït en més del cinquanta per cent el comerç internacional, no la guarirem pas.

No agreuem amb els nostres pessimismes la situació del port. Nosaltres hem volgut estudiar al dia el problema; hem investigat; hem vist estadístiques, fet nombres i càlculs del moviment de vaixells de vapor i motonaus espanyols i estrangers sobre els principals ports espanyols, i hem obtingut els següents resultats, que van del gener al maig d'enguany:

Població	Vaixells	Tones de registre	Tones de càrrega
Alacant	650	1.007.318	107.569
Barcelona	1.381	3.231.659	659.223
La Corunya	173	385.090	41.734
Màlaga	695	858.638	119.252
València	1.100	1.569.488	404.762
Bilbao	586	672.803	587.786

¿Som partidaris de deixar les coses tal com estan? De cap manera. Només volem dir que amb tantes lamentacions, amb tant de confusionisme no fem cap bé al nostre port. ¿Som partidaris de la revisió de tarifes? Ho som de fer el que sigui necessari. No creiem que les actuals facin de Barcelona el port més car d'Espanya. Tenim, si fa no fa, les mateixes de València i Màlaga; estem per sota de les de Sevilla; una mica per damunt de les d'Alacant i Bilbao. El que en tot cas encareix el port és el tan bescantat i criticat u per cent sobre els drets aranzels de les mercaderies d'importació, que ha d'ésser pagat en moneda or. Possiblement també complica la mecànica del port i encareix les tarifes de pràctics i remolcadors; també podria solucionar l'abaratiment la rebaixa del tant per cent que l'Estat cobra per impost de transports: de tres pessetes a quatre de mercaderia. Per de prompte ranta pessetes per tona, segons la classificació de mercaderies de l'u per cent per urbanització i casernes.

No hem arribat a entendre mai les raons que aconsellaven de fer pagar al comerç d'importació marítima unes reformes que beneficien en primer lloc l'Estat, en segon el ram de guerra i en darrer terme la ciutat. Era lògic que això encaris el port. Era inevitable que, més o menys, es produís un desplaçament de mercaderies de trànsit interior.

La situació geogràfica del nostre port resulta favorable per al comerç amb Orient; no està tan ben situat envers altres direccions, efecte de la insula i que fa que el nostre hinterland extrema que ocupem a la Península sigui una mica limitat, no podent-se comparar al dels ports de Marsella i Gènova, de vastes zones d'influència. Podríem convertir-lo automàticament en un dels grans ports de sortida de passatge i de major tonatge d'exportació si, definitivament, podíem instal·lar el tercer carril a la línia fèrrea de Puigcerdà a Barcelona aconseguint l'ample internacional. El port més extrem de la Península esdevindria aleshores un gran centre marítim internacional, el més proper a la costa atlàntica de l'Àfrica, Marroc i Algèria, i també de l'Amèrica del Sud. Seria una forma de captació de mercaderies de l'Europa central i de passatge, tota vegada que abreuviaria l'estada a la mar escurçant notablement la durada del viatge. Que aquestes idees no són impracticables ho pot demostrar el que algunes companyies navilieres franceses i italianes tenen bona cura d'observar si la reforma es realitza: en cas de fer-se serien de seguida algunes més les naus de gran tonatge que farien escala al nostre port.

Com a resum de les línies precedents hem de dir que tot el que es faci pel nostre port serà en bé de Barcelona i de tot Catalunya. El que es faci, però, amb lògica i seny. Actualment existeixen deu agrupacions: a) bord; b) fusta; c) cotó; d) descàrrega; e) carretilles; f) pesca salada; g) carbó mineral; h) carbó vegetal; i) controladors; j) transports. És a dir, que l'especialització ha arribat a un tal punt que, encara que ofrans en les operacions de càrrega i descàrrega, ens sembla senzillament excessiva; aqueix ordre de treball representa que el cens obrer del port sigui de cinc mil persones. Avui per avui, fem el que vulguem o podem. És difícil que hi hagi treball seguit per a tan gros nombre d'obres portuàries.

El que cal per damunt de tot és recaptar més intervenció en les directrius del port que nosaltres ens hem construït: modificar els reglaments portuaris pels quals no siguin un enginyer i un secretari els veritables àrbitres del més viu organisme comercial de Barcelona. El que cal, també, és que pensem que el port no ha d'ésser patrimoni de tals o tals altres, sinó de tots els barcelonins. Però el que és indispensable és que per sobre de les nostres conveniències particulars, socials, polítiques, mercantils o de la mena que siguin, no fem més derroterisme. Aqueixes campanyes repercuten molt lluny, i fan un mal immens al nostre port. I això sí que no podria excusar-se a ningú

Pere CASALS

J. Cabarrocas-Lluch

TRAFIC INTERNACIONAL

Agent de Duanes Col·legiat

Filials a:

Portbou

Cerbère

Irún

Hendaye

Casa Central

BARCELONA

Via Laietana, 28

Telèfon 18767

Adreç. tel.: Cabarrocaslluch

Clau: A B C - 6.ª edició

ANTONI PORTABELLA JUBERT

ESTIBES, DESESTIBES,
CARREGUES I DESCARREGUES DE VAIXELLS

MOLL DE BARCELONA

Caseta núm. 22

Telèfon 15585

ASSOCIACIO
D'AGENTS
DE CARREGA
I DESCARREGA
DE BALES DE
COTO

Barcelona: Moll d'Espanya

Telèfon 12483

