

207  
Consejo Superior de las Cámaras de  
Comercio, Industria y Navegación  
de España



Boletín semanal de información

Número 17

Publicaciones del Consejo  
Superior de las Cámaras  
de Comercio, Industria  
y Navegación de España.

(Informaciones no publi-  
cables.)

VALLADOLID  
II Año Triunfal

15 de Noviembre de 1937

## BOLETIN SEMANAL DE INFORMACION

(Informaciones no publicables)

El Consejo Superior de las Cámaras oficiales de Comercio, Industria y Navegación, contando con la activa colaboración de las Corporaciones que representa, ha prestado y presta continua atención a los problemas que determinan la situación económica del país.

Nº 17 Las informaciones y datos estadísticos que se incluyen a continuación, y que no son publicables, han sido preparados por las Cámaras para dar una prueba más de su deseo de prestar su modesta pero leal colaboración a la Presidencia de la Comisión de Industria, Comercio y Abastecimiento.

II AÑO TRIUNFAL

15 de Noviembre de 1937

Secretaría del Consejo Superior de las  
Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de España.- V a l l a d o l i d



El Consejo Superior de las Cámaras oficiales de Comercio, Industria y Navegación, contando con la activa colaboración de las Corporaciones que representa, ha prestado y presta continua atención a los problemas que determinan la situación económica del país.

Las informaciones y datos estadísticos que se incluyen a continuación, y que no son publicables, han sido preparados por las Cámaras para dar una prueba más de su deseo de prestar su modesta pero leal colaboración a la Presidencia de la Comisión de Industria, Comercio y Abastos.

TODAS LAS PUBLICACIONES DEL CONSEJO HAN SIDO REFUNDIDAS EN ESTE BOLETIN, QUE PARA MAYOR CLARIDAD EN SU MANEJO, VA DIVIDIDO EN SECCIONES, CADA UNA DE LAS CUALES LLEVA UN COLOR DE PAPEL DISTINTO, BUSCANDO CON ELLO UNA MAYOR FACILIDAD A LOS LECTORES.-



NOTAS MARGINALES

## NOTAS MARGINALES

La Unidad y la Solidaridad en la  
Economía Nacional ..... Pag. 4 -



La Unidad y la Solidaridad en la Economía Nacional

## II

En no pocas ocasiones, pero señaladamente en informes como los dirigidos a los Gobiernos que existían en Diciembre de 1932 y en Enero de 1934, el Consejo Superior de las Cámaras concretó en términos como los siguientes, sus puntos de vista acerca de la unidad orgánica de la Economía Nacional:

"En cuanto a la Economía Nacional es necesario, absolutamente necesario, que se adopte un criterio basado en evidencias que no pertenecen a orientación alguna ni pueden encarnar prejuicios, sino que forman parte de una afirmación previa, insustituible en todos los tiempos y para todos los hombres".

"La primera de esas evidencias es la de que los problemas que se entretajan en la vida económica nacional, no pueden ser estudiados ni tratados aisladamente, sino que deben ser considerados siempre en tres aspectos: cada problema en todo lo que tenga en sí y por sí mismo; cada problema en lo que reciba de otros problemas; y cada problema, en su transcendencia sobre otros sectores diferentes de aquel en que él se plantea".

"Observando cada problema con este método, pronto se llega a la conclusión de que no es posible, dentro del acierto, aislar cada problema y buscar solución para él como si no tuviese ni raíces ni ramas; y, sumando las observaciones así hechas en los diferentes problemas, se llega a otra conclusión: que el éxito no puede estar, (salvo rarísima excepción, determinada por condiciones especiales,) en buscar solución a problema por problema, sino en hallar y realizar aquella solución que reporte una mayor suma de bienestar al conjunto de la economía, aunque resulte mediana para cada interés latente en el fondo de cada problema".

"Quiere ello decir que, en vez de ir intentando la solución de problema por problema, (o de todos los problemas a la vez en cuanto al tiempo, pero no en cuanto a la disciplina de un sistema orgánico), lo que hay que llevar a cabo en primer término en una economía, es la expresión, consolidación y mantenimiento de los principios básicos y estimulantes de ella, con normas que hagan imperar el orden jurídico, que proclamen la supremacía del interés general y que infundan el sentido de la equidad".



"Lo dicho parece muy poca cosa, pero no lo parecerá si se considera que ello no es ni más ni menos que la afirmación de la unidad orgánica de la Economía Nacional, verdadero postulado fundamental del que hay que partir".

"A la luz de ese postulado se ve que los diversos problemas forman parte de un mismo todo orgánico y que no hay problema en que no se note engranaje con otros problemas y que pueda tener solución sin ser, directa o indirectamente, mediata o inmediatamente, a costa de los demás. Ejemplo. El problema del carbón tiene causas propias, pero sufre la crisis del consumo y su solución afecta a éste. El problema ferroviario importa al Estado como partícipe, a la Banca y a los rentistas, en el orden financiero, y a las empresas, en sus necesidades vitales; pero sufre las consecuencias de la depresión del tráfico, producida desde sectores diversos, y guarda gran conexión con la actividad de otros medios de transporte y su solución puede afectar desde al Estado hasta a la vida económica en cuanto las tarifas son parecidas, en el mecanismo de la difusión, al impuesto indirecto, gravan el consumo y repercuten en el coste de la vida. El problema del crédito interesa a la Banca en cuanto afecta a su liquidez, pero afecta al Estado, concurrente con la Economía, y a las actividades que lo han menester, y está agravado por la función, más o menos deliberada, de incrementar los fondos en circulación, para compensar con la cantidad de numerario la pérdida de velocidad experimentada por los ciclos comerciales. El problema sidero-metalúrgico lleva en sí causas propias, pero está ligado con el problema del carbón, y, en una parte considerable, está engranado con el ferroviario y depende del criterio que se tenga en obras públicas. El problema del trabajo nacional, en el cual hay que incluir la Agricultura, tiene en cada sector causas más o menos características, pero todo él es el campo de acción del problema social. Y el problema del paro, causa y consecuencia a la vez de un malestar económico, tiene su origen en el subconsumo, pero en las industrias básicas se ha iniciado con la política de reducir el suministro de utillaje nacional; en otros sectores acusa la repercusión de la crisis que cerró el camino a las corrientes migratorias; y, en general, está influido por el problema de los costes, expresado por la suma creciente de los precios de coste y la caída del rendimiento de la mano de obra, en contraste con los precios de venta soportable por la decreciente capacidad adquisitiva del consumo".

"Por otra parte; ¿cómo creer que los ramos administrativos de Hacienda, Agricultura, Industria y Comercio, Obras públicas, Trabajo y Marina Mercante, pueden actuar como mundos independientes entre sí? ¿Qué hay para esos sectores de la Administración pública, que no sea una sola economía nacional, unas veces objeto de estímulo y dirección y otras, sujeto pasivo de la carga pública?"

"Es, pues, inaplazable un programa económico enunciado como una glosa de la realidad de que la economía nacional es un conjunto orgánico".



"Desde siempre, y especialmente desde que se habló de estabilizar la moneda, como después cuantas veces se ha tratado de problemas que pertenecen a la realidad viva de España, el Consejo ha querido salvar su responsabilidad diciendo que lo primero de todo es determinar, con un estudio a fondo, una política económica orgánica, inspirada en la vocación y la condición del país, que fije y sujete la acción gobernante en una trayectoria propia de España como sujeto de un destino histórico, y que haga imposible la discordancia entre los diferentes ramos del poder ejecutivo, vituperable porque acusa la falta de un pensamiento de gobierno y, sobre todo, porque delata la inestabilidad en que se vive cuando se está a merced de iniciativas dispersas y de acometividad libremente graduada".

"Trazado el programa, se requerirá un perseverante, un tenáz propósito de cumplirlo, viviendo un periodo de gran rigidez, de gran austeridad, de severa abnegación, aplicándose la autoridad moral que se tenga en nombre de supremas conveniencias de España, a imponer silencio a las pasiones y a exigir, pero también a enseñar, el convencimiento de que un país es, ante todo, la expresión histórica de una solidaridad de intereses al servicio de una voluntad de tener cada día más aptitud para la perfección y la difusión equitativa del bienestar".

"Entonces, se podrá procurar la nivelación de las posibilidades y las necesidades porque todo estará dispuesto para ello. Habrá una política del crédito y del dinero, orientada en armonía con las conveniencias del país; se observarán los precios, y se atenderá al valor interior y al poder de compra exterior de la moneda, para determinar la posición más beneficiosa; se saneará la Hacienda y se abaratarán los servicios con su mejor rendimiento; se repondrá y perfeccionará el utillaje nacional; se dará eficiencia y método al trabajo nacional, articulándose, como solidarios que son ante la Patria, los derechos y los deberes del capital y los de quienes con él colaboran; y se tendrá, en fin, una política de costes que aumente la resistencia orgánica del país explicando para todos el sacrificio que a cada uno se pida e imponga, y difundiendo en la vida económica, para levantar un fuerte espíritu de colaboración en el interés general, el afán de mantener la unidad, la indivisibilidad de la Economía Nacional, en bien de la vitalidad interior y de la independencia exterior de España".

---

**E R R A T A S.**- En el número 16, página 7, en la línea 10 donde dice: esas dos causas pueden existir, debe decir: pueden coexistir.

En la línea 17, donde dice) deslizadas, debe decir: desligadas. y

En la línea 27, donde dice; y será mucho más intensa, debe decir: pero mucho más intensa.



COMERCIO EXTERIOR

VALORES DE LA IMPORTACION Y DE LA EXPORTACION POR PAISES Y CLASES DEL ARANCEL

(En millones de pesetas oro)

BOLIVIA

Productos	1931		1933		1935		Clases
	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.	
Minerales	-	-	0'05	-	-	-	I
Maderas	-	0'005	-	-	-	-	II
Animales	-	-	-	-	-	-	III
Metales	-	-	-	-	-	-	IV
Maquinaria	-	-	-	-	-	-	V
Pies. químicos	-	-	-	-	-	-	VI
Papeles	-	-	-	-	-	-	VII
Algodón y sem.	-	0'0	-	-	-	-	VIII
Otras fibras	-	-	-	-	-	-	IX
Lanas y pelos	-	0'01	-	-	-	-	X
Seda	-	-	-	-	-	-	XI
Alimentos	-	0'0	-	-	-	-	XII
Varios	-	-	-	-	-	-	XIII

COMERCIO EXTERIOR

Valores de la Importación y de la Exportación por países y clases del Arancel:

BOLIVIA .....	Pag. 8
BRASIL .....	" 8
BULGARIA .....	" 9
COLOMBIA .....	" 10
CUBA .....	" 10
CHECOSLOVAQUIA .....	" 11

BRASIL

Productos	1931		1933		1935		Clases
	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.	
Minerales	0'29	0'10	0'03	0'04	0'01	0'034	I
Maderas	0'44	0'04	0'03	0'03	0'03	0'034	II
Animales	0'19	-	0'04	0'01	0'09	-	III
Metales	0'06	0'01	-	0'40	-	0'04	IV
Maquinaria	-	0'03	-	0'04	0'01	0'012	V
Pies. químicos	0'08	0'03	0'14	0'13	0'08	0'14	VI
Papeles	-	0'03	-	0'04	-	0'123	VII
Algodón y sem.	-	0'01	-	-	-	0'004	VIII
Otras fibras	0'13	-	0'02	-	0'02	-	IX
Lanas y pelos	-	0'20	-	0'11	-	0'223	X
Seda	-	-	-	-	-	-	XI
Alimentos	0'03	3'12	3'72	3'26	2'00	2'41	XII
Varios	0'4	-	0'02	-	0'11	0'01	XIII
Tobaco	0'07	-	-	-	1'73	-	
	11'25	4'62	4'20	4'23	4'23	3'52	



COMERCIO EXTERIOR

VALORES DE LA IMPORTACIÓN Y DE LA EXPORTACION POR PAISES Y CLASES DEL  
ARANCEL

(En millones de pesetas oro)

B O L I V I A

<u>Productos</u>	1931		1933		1935		<u>Clases</u>
	<u>Imp.</u>	<u>Exp.</u>	<u>Imp.</u>	<u>Exp.</u>	<u>Imp.</u>	<u>Exp.</u>	
Minerales	-	-	0'86	-	-	-	I
Maderas	-	0'005	-	-	-	-	II
Animales	-	0'004	-	-	-	-	III
Metales	-	-	-	-	-	-	IV
Maquinaria	-	-	-	-	-	-	V
Ptos. químicos	-	0'002	0'01	-	0'006	-	VI
Papeles	-	-	-	-	-	-	VII
Algodon y man.	-	0'01	-	-	-	-	VIII
Otras fibras	-	-	-	-	-	-	IX
Lanas y pelos	-	0'01	-	-	-	-	X
Sedas	-	-	-	-	-	-	XI
Alimentos	-	0'02	-	0'01	0'008	0'02	XII
Varios	-	-	-	-	-	-	XIII
	-	0'05	0'87	0'01	0'01	0'02	

B R A S I L

<u>Productos</u>	1931		1933		1935		<u>Clases</u>
	<u>Imp.</u>	<u>Exp.</u>	<u>Imp.</u>	<u>Exp.</u>	<u>Imp.</u>	<u>Exp.</u>	
Minerales	0'29	0'10	0'03	0'06	0'01	0'014	I
Maderas	0'44	0'04	0'03	0'08	0'03	0'024	II
Animales	0'19	-	0'24	0'01	0'09	-	III
Metales	0'06	0'81	-	0'40	-	0'64	IV
Maquinaria	-	0'03	-	0'04	0'01	0'012	V
Ptos. químicos	0'08	0'29	0'14	0'18	0'05	0'14	VI
Papeles	-	0'02	-	0'04	-	0'123	VII
Algodón y man.	-	0'01	-	-	-	0'004	VIII
Otras fibras	0'13	-	0'02	-	0'02	-	IX
Lanas y pelos	-	0'20	-	0'11	-	0'223	X
Sedas	-	-	-	-	-	-	XI
Alimentos	8'03	3'12	3'72	3'36	2'60	2'41	XII
Varios	04	-	0'02	-	0'11	0'01	XIII
Tabaco	2'07	-	-	-	1'73	-	
	11'35	4'62	4'20	4'28	4'65	3'60	



1 9 3 5 VALORES MAS IMPORTANTES (En millones de pesetas oro)

<u>IMPORTACION</u>			<u>EXPORTACION</u>		
<u>Clases</u>			<u>Clases</u>		
XII Coloniales y especias	2'60		IV Metales y sus manu.		0'55
XIII Caucho	0'11		VII Papel y man.		0'12
Tabacos	1'73		X Lana		0'22
			XII Frutas frescas		0'20
			" Frutas secas		1'03
			" Aceite de oliva		0'67
			" Coloniales y especias		0'13
			" Vinos		0'07
			" Conservas (Sardinas)		0'23

B U L G A R I A

<u>Productos</u>	<u>1931</u>		<u>1933</u>		<u>1935</u>		<u>Clases</u>
	<u>Imp.</u>	<u>Exp.</u>	<u>Imp.</u>	<u>Exp.</u>	<u>Imp.</u>	<u>Exp.</u>	
Minerales	-	-	-	-	-	-	I
Maderas	-	0'02	0'50	0'01	-	0'04	II
Animales	-	0'02	-	-	-	-	III
Metales	-	0'02	-	-	0'01	-	IV
Maquinaria	-	-	-	-	-	-	V
Prdts. químicos	-	-	-	0'01	-	0'04	VI
Papeles	-	-	-	-	-	-	VII
Algodón y man.	-	-	-	0'04	-	0'24	VIII
Otras fibras	-	-	-	-	-	0'01	IX
Lanas y pelos	-	-	-	-	-	-	X
Sedas	-	-	-	-	-	-	XI
Alimentos	-	0'08	4'45	0'01	1'90	0'05	XII
Varios	-	-	-	-	-	-	XIII
	-	0'14	4'95	0'07	1'91	0'38	

1 9 3 5 VALORES MAS IMPORTANTES (En millones de pesetas oro)

<u>IMPORTACION</u>		
<u>Clases</u>		
XII Huevos frescos		1'90



# COLOMBIA

Productos	1931		1933		1935		Clases
	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.	
Minerales	-	0'07	-	0'01	-	0'01	I
Maderas	-	0'06	0'01	0'04	0'12	0'08	II
Animales	0'35	0'01	0'07	0'01	0'09	0'02	III
Metales	-	0'02	-	0'36	-	0'014	IV
Maquinaria	-	0'06	-	0'01	-	0'045	V
Ptos. químicos	-	0'18	-	0'03	-	0'073	VI
Papeles	-	0'13	-	0'06	-	0'22	VII
Algodón y man.	-	0'54	-	0'34	-	0'37	VIII
Otras fibras	-	0'01	-	-	-	-	IX
Lana y pelos	-	0'07	-	0'02	-	0'02	X
Sedas	-	0'07	-	-	-	0'01	XI
Alimentos	0'77	0'48	0'90	0'33	0'75	0'35	XII
Varios	-	0'07	-	0'02	-	0'01	XIII
	<u>1'12</u>	<u>1'77</u>	<u>0'98</u>	<u>1'23</u>	<u>0'96</u>	<u>1'22</u>	

# CUBA

Productos	1931		1933		1935		Clases
	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.	
Minerales	-	0'70	-	0'20	-	0'36	I
Maderas	0'22	0'45	0'16	0'27	0'151	0'32	II
Animales	0'13	0'07	0'08	0'03	0'07	0'06	III
Metales	-	0'11	0'01	0'04	-	0'06	IV
Maquinaria	0'03	0'09	0'01	0'04	0'003	0'08	V
Ptos. químicos	-	0'91	-	0'54	0'003	0'94	VI
Papeles	-	0'52	-	0'58	-	0'64	VII
Algodón y man.	-	1'96	-	0'36	-	1'49	VIII
Otras fibras	-	0'20	-	0'17	0'003	0'12	IX
Lanas y pelos	-	0'15	-	0'13	-	0'10	X
Sedas	-	0'14	-	0'02	-	0'02	XI
Alimentos	0'06	14'66	0'87	9'34	0'74	11'10	XII
Varios	0'01	0'11	-	0'02	-	0'08	XIII
Tabacos	<u>11'21</u>	<u>-</u>	<u>8'24</u>	<u>-</u>	<u>9'66</u>	<u>-</u>	
	<u>11'66</u>	<u>20'07</u>	<u>9'37</u>	<u>11'74</u>	<u>10'63</u>	<u>15'37</u>	

1935 = VALORES MAS IMPORTANTES (En millones de pesetas oro)

IMPORTACION	
XII	Coloniales y especias
	Tabacos
	0'68
	9'66



1935

VALORES MAN

## EXPORTACION

(En millones de pesetas exp.)

Clases

I	Cristal y cerámica	0'31
II	Corcho	0'24
VI	Ptos. farmacéuticos	0'52
	Otros productos químicos	0'20
VII	Papel de fumar	0'52
VIII	Man. de algodón	1'49
X	Id. de lana	0'10
XII	Cereales y legumbres	0'20
	Hortalizas y leg. frescas	0'24
	Frutas secas	0'77
	Coloniales y especias	0'36
	Aceite de oliva	6'18
	Aguardientes y licores	0'37
	Sidra	0'91
	Conservas	1'26
	Otras subt. alimenticias	0'46

Botones, pasta, hueso, marfil, etc.

Botones metal

Objetos decorativos

CHECOSLOVAQUIA

<u>Productos</u>	<u>1931</u>		<u>1933</u>		<u>1935</u>		<u>Clases</u>
	<u>Imp.</u>	<u>Exp.</u>	<u>Imp.</u>	<u>Exp.</u>	<u>Imp.</u>	<u>Exp.</u>	
Minerales	1'50	-	1'32	-	2'43	0'02	I
Maderas	0'31	0'09	0'31	0'08	0'29	0'053	II
Animales	0'12	0'03	0'16	0'04	0'11	0'063	III
Metales	1'35	0'01	1'03	-	1'40	0'002	IV
Maquinaria	0'92	-	0'17	-	0'73	-	V
Ptos. químicos	0'33	0'01	0'26	-	0'69	0'013	VI
Papeles	1'00	-	0'15	-	0'21	0'002	VII
Algodón y man.	0'31	-	0'07	-	0'11	0'002	VIII
Otras fibras	0'02	-	-	-	0'02	-	IX
Lanas y pelos	0'01	-	0'01	-	0'01	-	X
Sedas	0'02	-	-	-	0'01	-	XI
Alimentos	0'38	3'01	-	0'86	0'01	1'073	XII
Varios	0'60	-	0'55	-	0'74	0'003	XIII
	6'87	3'15	4'03	0'99	6'76	1'23	



1935

## VALORES MAS IMPORTANTES

(En millones de pesetas oro)

IMPORTACIONClases

I	Piedras y tierras	0'35
	Cristal y vidrio	1'56
	Cerámica	0'50
II	Maderas y man.	0'19
IV	Hierro manuf.	0'87
	Plomo manuf.	0'51
V	Maquinaria	0'22
	Material eléctrico	0'09
	Aparatos ciencia	0'10
	Automóviles	0'30
VI	Ptos. vegetales	0'58
VII	Materias para fabricar papel	0'16
VIII	Manufacturas de algodón	0'11
XIII	Caucho manuf.	0'22
	Botones asta, hueso, nacar etc.	0'17
	Botones metal	0'09
	Objetos escritorio	0'07



## LA SITUACION ECONOMICA

(Informaciones remitidas  
por las Cámaras al Con-  
sejo)

### LAS PALMAS

(Julio-Septiembre 1937)

Cámara que informa: Comercio, Industria y Navegación de LAS PALMAS

## I.- HACIENDA DEL ESTADO Y HACIENDAS LOCALES

### INFORMACION GENERAL

La crisis económica en que se halla esta provincia es actualmen-  
te un tanto LA SITUACION ECONOMICA.- Información de la Cá-  
mara de Las Palmas. Pag. 14

La Cámara LA INDUSTRIA DE VIZCAYA.- Información de la Cá-  
mara de Bilbao .... 19  
segunda de población, como Valencia y Sevilla, están gravados con pesada  
carga, pues PRECIOS.- Información de las Cá-  
maras de Valladolid,  
Córdoba y La Coruña. 22

La situación de los Municipios y Cabildos insulares de esta provincia  
es de gran penuria por virtud de la decadencia económica en que se hallan  
los contribuyentes; situación que hace que sea difícil liquidar las deu-  
das. Únicamente el Cabildo insular de Gran Canaria se halla en situación  
más normal, porque tiene ingresos como el arbitrio del uno por ciento  
sobre todo las importaciones y las exportaciones, arbitrio  
que recientemente ha sido elevado hasta el dos por ciento, por haber deca-  
dido el movimiento comercial y ser necesario un mayor gravamen para ob-  
tener los ingresos acostumbrados.

## II.- SUSCRIPCIONES PARA EL MOVIMIENTO NACIONAL.- COLABORACION DEL COMERCIO Y LA INDUSTRIA

No obstante el declinamiento que los negocios han venido teniendo, el  
Comercio y la Industria han participado en dichas suscripciones, esforzán-  
dose por dar muestras de su entusiasmo adhesivo al glorioso Movimiento Na-  
cional.



Las suscripciones patrióticas principales alcanzaban en el mes de agosto las sumas siguientes:

### LA SITUACION ECONOMICA

Suscripción para el Ejército ..... Ptas. 821.706

Idem pro avión

(Informaciones remitidas

Plato único

por las Cámaras al Con-

Aportación de oro para el Estado ..... Kgs. 124.800

sejo)

### L A S P A L M A S

(Julio-Septiembre 1937)

Cámara que informa: Comercio, Industria y Navegación de LAS PALMAS

### I.- HACIENDA DEL ESTADO Y HACIENDAS LOCALES

Las contribuciones e impuestos son recaudados normalmente. No obstante la crisis económica en que se halla esta provincia se acusa actualmente un tanto por ciento mayor que en épocas anteriores para la recaudación en período voluntario.

La Cámara hace notar que el comercio y la industria de Las Palmas, pagando, (como lo hace desde 1929) la contribución industrial por la base segunda de población, como Valencia y Sevilla, están gravados con pesada carga, pues que no hay en esta plaza la misma actividad económica que existe en las dos mencionadas ciudades de la Península, cuya riqueza y cuya potencialidad mercantil e industrial exceden con mucho de las de Las Palmas.

La situación de los Municipios y Cabildos insulares de esta provincia es de gran penuria por virtud de la decadencia económica en que se hallan los contribuyentes; situación que hace que sea difícil liquidar las deudas. Unicamente el Cabildo insular de Gran Canaria se halla en situación más normal, porque tiene ingresos como el arbitrio del uno por ciento "ad valorem" sobre todo las importaciones y las exportaciones, arbitrio que recientemente ha sido elevado hasta el dos por ciento, por haber descendido el movimiento comercial y ser necesario un mayor gravamen para obtener los ingresos acostumbrados.

### II.- SUSCRIPCIONES PARA EL MOVIMIENTO NACIONAL.- COLABORACION DEL COMERCIO

#### Y LA INDUSTRIA

No obstante el decaimiento que los negocios han venido teniendo, el Comercio y la Industria han participado en dichas suscripciones, esforzándose por dar muestras de su entusiasta adhesión al glorioso Movimiento Nacional.



Las suscripciones patrióticas principales alcanzaban en el mes de Agosto las sumas siguientes:

Suscripción para el Ejército .....	Ptas.	821.706
idem pro avión	"	1.300.000
Plato único	"	225.000
Aportación de oro para el Estado .....	Kgs.	124'900

Además se han recaudado cantidades diversas para otras suscripciones; y los contribuyentes por Industrial, satisfacen mensualmente el 5 % de las cuotas, o un día de haber de los salarios obteniéndose una recaudación importante con destino a la ejecución de obras que remedien el paro obrero.

Por último se sostienen con cuotas voluntarias varios comedores públicos.

### III.- BILLETES Y PLATA

La Banca de esta circunscripción (incluso el Banco de España) tiene unos 32 millones de pesetas en billetes.

La plata circulante en esta Isla asciende a unos dos millones y medio de pesetas, Además están en circulación billetes de 5 y de 10 pesetas, en cantidad que suma un millón de pesetas.

El problema de la plata amonedada requiere una solución, y se confía en que sabrá dársele acertadamente el Gobierno del Estado.

### IV.- SITUACION ECONOMICA GENERAL

La vida económica pasa por intensa crisis desde 1931, a causa de las medidas restrictivas, y hasta prohibitivas, adoptadas por varios países extranjeros respecto a los plátanos y los tomates, base de la riqueza de Canarias.

Dentro de esta situación los negocios se resienten del decrecimiento de la capacidad de compra del consumo.

El Comercio de las Palmas sólo cuenta con los limitados mercados de su territorio insular, y casi todos los artículos tienen que ser importados.

La importación ha experimentado una importante disminución.

La exportación de productos de la Isla han mejorado, en general.



Las operaciones bancarias reflejan la marcha de la economía de este territorio.

He aquí a continuación el movimiento de mercancías que ha tenido en 1935 y 1936 el puerto.

V.- PUERTO

E N T R A D A	TONELADAS	
	1935	1936
1) Carbones minerales y cok .....	167.729	89.533
2) Carbones vegetales y leñas, materiales terreos de construcción; fosfatos naturales de cal, minerales de hierro, cobre, plomo y antimonio; pirritas ferro-cobrizas; las demás menas metálicas; plomo en galápagos; mata cobriza; lingotes de hierro; cobre en Torales y barras, cáscara cobriza; abonos minerales y orgánicos primeras materias y cantoneras para envases de frutos .....	66.879	70.032
3) Petróleos brutos .....	464.679	391.097
4) Sal común, madera en rollos y pasta madera para fabricar papel .....	538	1.142
5) Tomates, patatas y cebollas .....	7.570	6.633
6) Turba, aserrín, paja y madera cortada para el empaquetado de frutos .....	20.989	18.876
7) Cereales, forrajes, semillas; legumbres secas, vinos, aceites de oliva; ganados, frutas frescas; otras sustancias alimenticias y maquinaria agrícola .....	107.288	73.856
8) Las demás mercancías .....	53.365	38.049
<b>Totales</b> .....	<b>889.037</b>	<b>689.218</b>

El mayor número de partidas corresponde al ramo de la construcción (1.500 para completo); a los transportes marítimos (un mil para completo, y unos dos mil para parcial).

Las industrias agrícolas tienen unos doscientos parados; el comercio, unos doscientos; Banca y seguros, unos noventa; la pequeña metalurgia, unos ciento cincuenta y el ramo de la madera, unos doscientos.

\*\*\*



## SALIDA

## TONELADAS

1935 1936

1) Carbones vegetales y leñas; materiales térreos de construcción; fosfatos naturales de cal; minerales de hierro; cobre, plomo y antimonio; piritas ferro-cobricas las demás menas metálicas; plomo en galápagos; mata cobriza; lingotes de hierro; cobre en Torales y barras; cáscara cobriza; abonos minerales y orgánicos; primeras materias y cantoneras para envases de frutos.....	2.128	1.246
2) Tomates, patatas y cebollas .....	69.557	76.172
3) Turba, paja y madera de empaquetado .....	527	433
4) Cereales; forrajes; semillas; legumbres secas; vinos; aceites de oliva; ganados; frutas frescas y otras sustancias alimenticias y maquinaria agrícola .....	73.281	79.320
5) Las demás mercancías .....	5.069	4.140
6) Hierro y acero en objetos inutilizados; buques conducidos a remolque, los inutilizados y restos de buques náufragos .....	346	-
Totales .....	150.908	161.311

## VI.- PARO FORZOSO

El paro forzoso existente en Las Palmas, en el verano pasado, alcanzaba a unos seis mil obreros, de los cuales, unos cuatro mil carecían totalmente de trabajo y unos dos mil, sólo parcialmente se consideraban parados.

El mayor número de parados corresponde; al ramo de la construcción (1.600 paro completo); a los transportes marítimos (unos mil paro completo, y unos dos mil paro parcial).

Las industrias agrícolas tienen unos doscientos parados; el comercio, otros doscientos; Banca y seguros, unos noventa; la pequeña metalurgia, unos ciento cincuenta y el ramo de la madera, unos doscientos.

x x x



El elevado deseo de pensar únicamente en la Patria, hace dejar para momentos adecuados el formular peticiones en relación con la vida económica de estas islas.

Para cuando esos momentos sean llegados, la Cámara pone toda su confianza en que el Gobierno del Estado estudiará, con el celo patriótico que le es propio, todo lo que fundadamente se le exponga respecto a intereses de índole general, como los que esta Corporación representa.

Las industrias sidero-metalúrgicas principalmente y aquellas otras calificadas como industrias de guerra, bajo la dirección de la Comisión Militar de Incorporación y Movilización Industrial de Vizcaya. Las demás, ajustándose a las disposiciones del ~~Reino~~ Estado Español, a través de la Comisión de Regulación Económica, subordinada también, a los efectos de la coordinación, a la Comisión, antes mencionada.

Las industrias vienen provveyéndose de primeras materias, y especialmente de combustible. Con la liberación de la zona del ferrocarril de La Robla, se facilita la provisión de carbones, especialmente grasos y de vapor, procedentes de la cuenca carbonífera de León. No obstante se necesita carbón extranjero y está importándose de Alemania y aun de Inglaterra. Para reducir la cuantía de las divisas necesarias para cubrir las necesidades de carbón extranjero, se exporta lingote de primera fusión.

La adquisición de primeras materias extranjeras está sometida, como es natural, al requisito de las correspondientes autorizaciones, y, por consiguiente el suministro, tiene que resultar por fuerza más lento que de costumbre.

Pocas son, por desgracia, las primeras materias que pueden reemplazarse por otras procedentes de la Zona liberada. Cuando ello ha sido posible ya se ha hecho por espontánea iniciativa del industrial. Tal ha sucedido en la industria del papel, pues se ha intensificado la producción nacional de pasta de papel, y se utiliza el esparto para la fabricación de papeles finos.

Las primeras materias extranjeras más importantes que se necesitan para poner en plena marcha la industria vizcaína, aparte el combustible, son las siguientes:

CHATARRA DE HIERRO Y METALES, ZINC EN LINGOTE (a falta del que se produce en Avilés y Reocín), Y NIQUEL PURO EN BOLITAS, RECENTES DE CHAPA DE ALFACA, ESTERO, FERRO-ALMAGRENS (ferro-cromo, ferro-níquel y ferro-silicio) Y ALGUNOS METALES PARA LA INDUSTRIA SIDERO-METALURGICA.



## LA INDUSTRIA EN VIZCAYA

(Información de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de

BILBAO)

Después de la desorganización registrada en la industria vizcaína, durante los once meses de dominio rojo-separatista, se van poco a poco encauzando las actividades industriales hacia la normalidad.

Las industrias sidero-metalúrgicas principalmente y aquellas otras calificadas como industrias de guerra, bajo la dirección de la Comisión Militar de Incorporación y Movilización Industrial de Vizcaya. Las demás, ajustándose a las disposiciones del Nuevo Estado Español, a través de la Comisión de Regulación Económica, subordinada también, a los efectos de la coordinación, a la Comisión, antes mencionada.

Las industrias vienen proveyéndose de primeras materias, y especialmente de combustible. Con la liberación de la zona del ferrocarril de La Robla, se facilita la provisión de carbones, especialmente grasos y de vapor, procedentes de la cuenca carbonífera de León. No obstante se necesita carbón extranjero y está importándose de Alemania y aun de Inglaterra. Para reducir la cuantía de las divisas necesarias para cubrir las necesidades de carbón extranjero, se exporta lingote de primera fusión.

La adquisición de primeras materias extranjeras está sometida, como es natural, al requisito de las correspondientes autorizaciones, y, por consiguiente el suministro, tiene que resultar por fuerza más lento que de costumbre.

Pocas son, por desgracia, las primeras materias que pueden reemplazarse por otras procedentes de la Zona liberada. Cuando ello ha sido posible ya se ha hecho por espontánea iniciativa del industrial. Tal ha sucedido en la industria del papel, pues se ha intensificado la producción nacional de pasta de papel, y se utiliza el esparto para la fabricación de papeles finos.

Las primeras materias extranjeras más importantes que se necesitan para poner en plena marcha la industria vizcaína, aparte el combustible, son las siguientes:

CHATARRA DE HIERRO Y METALES, ZINC EN LINGOTE (a falta del que se produce en Avilés y Reocín), Y NIQUEL PURO EN BOLITAS, RECORTES DE CHAPA DE ALPACA, ESTAÑO, FERRO-ALEACIONES (ferro-cromo, ferro-molindeno y ferro-niquel) Y ALGUNOS METALES PARA LA INDUSTRIA SIDERO-METALURGICA.



ROLLIZOS DE MADERA, PASTAS MECANICAS Y QUIMICAS, TPAPOS, CUERDAS DE CAÑAMO Y LINO, (que en un 90 % proceden del extranjero), para la fabricación de toda clase de papeles.

ACEITE DE MADERA, ASPALTOS, COLORES QUIMICAMENTE PUROS, GOMAS COPAL, SUMATRA, LACA, LITHOPON, OXIDOS DE ZINC, COBRE VERDE, TITANIO, PLOMBAGINA, ETC, para la fabricación de pinturas.

ACIDOS Y PRODUCTOS QUIMICOS para la producción de abonos, productos químicos y farmacéuticos.

COPRA para la fabricación de jabones.

DOLOMIA, FELDESPATO Y ARENA, para la fabricación de vidrio, si bien se estudia la forma de reemplazarlos por otros nacionales, a base de que su análisis resulte que tienen una composición adecuada.

CAUCHO, NEGRO DE HMO, OXIDO DE ZINC, AMIANTO, para la fabricación de neumáticos, gomas y amiantos; SULFATO DE BARIO, CARBONATOS DE CAL Y TEJIDOS, que procedían antes de Cataluña y que hay que importar si no se suministran por otras procedencias nacionales.

YUTE EN RAMA, para la fabricación de hilados, tejidos y saquero.

ABACA, SISAL, ALGODON, LANAS FINAS, ETC, para la fabricación de artículos de cordelería, algodón, boinas, mantas, etc.

CACAO Y SU ACEITE, ESENCIAS DE CANELA Y DE VAINILLA, LECITINA, HUEVO Y YEMA CONGELADA, ESENCIAS ETC. para la fabricación de chocolate y galletas.

Para aliviar la necesidad de divisas que las importaciones determinen, se puede contar con la exportación de mineral de hierro y de productos manufacturados y con el rendimiento de los fletes.

La exportación de mineral, ya iniciada, se ha de intensificar, sobre todo si se tiene en cuenta que dicho mineral, como todas las primeras materias, se ha revalorizado en los mercados internacionales.

Entre los productos fabricados susceptibles de exportación pueden señalarse el lingote de hierro, las herramientas, los artículos de ferreteria, el cemento y algunos otros de menor importancia.

Los fletes, especialmente para primeras materias y artículos alimenticios, están altos, y los buques tramps, que constituyen la mayor parte de la flota de Bilbao, pueden ser el instrumento eficaz para producir divisas; pero, para ello, hay que conseguir la recuperación de los barcos, muchos de los cuales se hallan incautados o embargados en puertos extran-



jeros, ingleses principalmente.

El problema que hoy tiene la industria vizcaina, no es leve y exige por parte de todos espíritu de sacrificio y actividad incansable, en bien del interés general.

Por una parte, esta industria encuentra para su reajuste el inconveniente de una alza general y considerable de los precios de las primeras materias y del combustible, debida, en gran parte, a la mayor demanda en los mercados internacionales, inconveniente que se traduce en otro de régimen interior en el país, al hacer inevitable una revisión de los precios de venta de los productos.

Por otra parte, una economía industrial, de suyo compleja, presenta además complejidades nuevas cuando ha caído en la desorganización, y requiere un examen detenido de las soluciones posibles, para que se logre, en las mejores condiciones, el ensamblaje de ella con los intereses de la economía nacional.

Todos cuantos esfuerzos se realicen para que la industria vizcaina recobre su total normalidad, serán pocos, pues que se trata no sólo de que renazca la economía específica de cada empresa, sino que se trata, principalmente, de que se establezcan valores que son de transcendencia para la economía nacional y aún para el Estado mismo directamente, como el comercio especializado de primeras materias, que abastece a las industrias y hace posible otro comercio también especializado, el de los productos elaborados, que provee a toda la España liberada; sistema comercial cuya actividad eleva la capacidad adquisitiva de las zonas industriales fomentando en ellas el consumo de los productos de otras zonas, singularmente las agrícolas, y redunda en beneficio de las bases impositivas que en la Industria tiene el sistema fiscal de la Hacienda pública.

Vino corriente	Idem	1'50	0'80
Id. blanco	Idem	1'50	-
Lana corriente	Arroba	45'00	30'00
Madera corriente	M <sup>3</sup> .	200'00	120 - 140
Carbón mineral	Q. S.	14'00	-
Cercho	Q. 46 kgs.	14'00	-



P R E C I O S

(Informaciones de la Cámaras de VALLADOLID, CORDOBA y LA CORUÑA)

<u>Artículos</u>	<u>Unidad</u>	<u>VALLADOLID</u> <u>1<sup>a</sup> Octubre</u>	<u>CORDOBA</u> <u>1<sup>a</sup> Octubre</u>	<u>LA CORUÑA</u> <u>1<sup>a</sup> Noviembre</u>
Aceite	Litro	2'65		2'50
	Arroba		23'25	
Arroz	Kgmo.	2'05	1'85	2'40
Azúcar	Idem	1'50	1'90	1'65
Bacalao	Idem	3'00		-
	Fardo	-	118'00	-
Berongo	Kgmo.	1'94	-	1'80
Merluza	Idem	4'11	2'00	3'60
Cacao	Idem	4'75	10'00	-
Café	Idem	13'25	-	-
Id. tostado	Idem	-	15'00	-
Carne de vaca	Idem	2'80	-	3'00
Id. de 1 <sup>a</sup>	Idem	-	5'20	-
Garbanzos	Idem	2'10	-	-
Id.	Q.m.	-	130 - 180	-
Huevos	Docena	-	-	3'30
Id.	Ciento	30'00	25'00	-
Leche de vaca	Litro	0'60	0'80	0'55
Maíz	Q.m.	53'00	49'00	53'00
Patatas	Q.m.	30'00	45'00	27'50
Tocino salado	Kgmo.	3'00	3'00	-
Trigo	Q.m.	48'00	48'75	-
Vino corriente	Litro	0'60	-	0'80
Id. blanco	Idem	-	1'50	-
Lana corriente	Arroba	-	45'00	80'00
Madera corriente	Ms..	-	280'00	120 - 140
Carbón mineral	Q.m.	-	14'00	-
Corcho	Q.46 kgs.	-	14,00	-



LA DESCARGA DE VAGONES

El Excmo. Presidente de la Comisión de Obras Públicas y Comunicaciones en escrito nº 7.116 de fecha 3 de Octubre siguiente dispuso lo siguiente:

El incremento material del tráfico y la necesidad de disponer cuanto antes de material vacío, tanto para los transportes civiles como militares, hace preciso modificar las disposiciones vigentes en lo relativo a los plazos de carga y descarga, reduciéndolos a 24 horas el plazo de 72 que viene dispuesto:

DISPOSICIONES INTERESANTES

1ª.- A partir de esta fecha a las 16 horas, las estaciones remitirán a las Cámaras de Comercio y a las Autoridades competentes en los despachos centrales en la forma acostumbrada las listas de los vagones llegados hasta las 16 horas de la tarde, cuyas descargas haya de efectuarse en el mismo en los periódicos de la localidad.

La descarga de vagones ..... Pag. 24

Los certificados de origen de Inglaterra ..... " 25

2ª.- Los vagones estarán puestos a la descarga en el muelle a la hora de comenzar el trabajo en la localidad y deberán quedar descargados dentro de las 24 horas naturales de haber sido puestos a la descarga.

3ª.- Si los muelles no tuvieran la capacidad suficiente para que sean puestos a la descarga todos los vagones que deban ser descargados se dará preferencia a los que contengan artículos de primera necesidad y, dentro de ellos, los que sean más urgentes en la población a juicio de la autoridad correspondiente.

4ª.- Queda autorizada la descarga fuera de las horas hábiles fijadas en cada estación, incluso durante la noche, en aquellos casos en que por el número de vagones fuere necesario.

5ª.- Las Cámaras de Comercio o Autoridades en su defecto, deberán tomar las medidas necesarias para que sean descargados por su cuenta los vagones cuyos consignatarios no se hayan presentado a efectuar la descarga en el plazo señalado.

6ª.- Pasadas las 16 horas se cobrará los recargos de almacenaje y manipulación establecidos por las disposiciones vigentes, con todo rigor.

7ª.- Los vagones factorados con arreglo a tarifas que señalen un mo-



## DISPOSICIONES INTERESANTES

### LA DESCARGA DE VAGONES

El Excmo. Presidente de la Comisión de Obras Públicas y Comunicaciones en escrito nº 7.116 de fecha 8 de Octubre corriente dispuso lo siguiente:

El incremento material del tráfico y la necesidad de disponer cuanto antes de material vacío, tanto para los transportes civiles como militares, hace preciso modificar las disposiciones vigentes en lo relativo a los plazos de carga y descarga, reduciéndose a 24 horas el plazo de 72 que viene aplicándose. En su virtud he dispuesto:

1ª.- A partir de esta fecha a las 16 horas, las estaciones remitirán a las Cámaras de Comercio, Gobierno Civiles o Ayuntamientos y expondrán en los despachos centrales en la forma acostumbrada las listas de los vagones llegados hasta dicha hora a la consignación de particulares cuya descarga haya de efectuarse por los mismos. Dicha lista se publicará así mismo en los periódicos de la localidad.

2ª.- Los vagones estarán puestos a la descarga en el muelle a la hora de comenzar el trabajo en la localidad y deberán quedar descargados dentro de las 24 horas naturales de haber sido puestos a la descarga.

3ª.- Si los muelles no tuvieran la capacidad suficiente para que sean puestos a la descarga todos los vagones que deban ser descargados se dará preferencia a los que conduzcan artículos de primera necesidad y, dentro de ellos, los que sean mas urgentes en la población a juicio de la autoridad correspondiente.

4ª Queda autorizada la descarga fuera de las horas hábiles fijadas en cada estación, incluso durante la noche, en aquellos casos en que por el número de vagones fuese necesario.

5ª.- Las Cámaras de Comercio o Autoridades en su defecto, deberán tomar las medidas necesarias para que sean descargados por su cuenta los vagones cuyos consignatarios no se hayan presentado a efectuar la descarga en el plazo señalado.

6ª.- Pasadas las 24 horas se cobrarán los recargos de almacenaje y paralización establecidos por las disposiciones vigentes, con todo rigor.

7ª.- Los vagones facturados con arreglo a tarifas que señalen un me-



nor plazo de descarga, deberán ser descargados en los plazos fijados en ella, a no ser que por carencia de elementos auxiliares de transporte no sea posible, en cuyo caso, previa certificación de la Cámara de Comercio o Autoridad correspondiente, acreditativa de este extremo, quedarán sometidos a las normas generales de esta disposición.

8º.- La Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles y las Comisarias del Estado, señalarán las estaciones en que por no reunir condiciones los muelles, no habrá de aplicarse esta disposición.

9º.- Quedan anuladas cuantas disposiciones generales o locales se opongan a esta disposición, sea cualquiera la Autoridad que las haya dictado.

- - -

#### LOS CERTIFICADOS DE ORIGEN DE INGLATERRA

El Excmo. Sr. Presidente de la Junta Técnica del Estado por intermedio de la Comisión de Industria, Comercio y Abastos, ha comunicado a la de Hacienda lo siguiente:

„Habiendo surgido dudas sobre la validez de los certificados de origen y de tránsito y de los demás documentos relativos al comercio de Importación a que se refiere la Disposición 10ª de los vigentes Aranceles de Aduanas expedidos por las Cámaras oficiales Españolas de Comercio en el extranjero, y a reserva de la resolución que en otros casos concretos proceda, esta Comisión ha resuelto que en los casos en que sean exigidos certificados de origen o de tránsito, o cualquiera de los otros documentos a que se refiere la Disposición 10ª de los vigentes Aranceles de Aduanas, se consideren válidos a todos los efectos de la misma citada Disposición, los documentos de tal naturaleza que expida la Cámara de Comercio de España en Londres, los cuales quedarán exentos del requisito del visado Consular en tanto que no se disponga otra cosa por los Organos competentes del Estado”.