

REVISTA DE FRUTA VALENCIANA

PERIÓDICO BISEMANAL

Año I

VALENCIA—Jueves 1.º de Abril de 1897

Núm. 19

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

PENÍNSULA. . . { Trimestre. . . 8 pesetas. . . INGLATERRA. . . Año. . . 2 libras ester-
Semestre. . . 15 " . . . llinas.
Año. . . 25 " . . . FRANCIA. . . Año. . . 50 francos.

No se expenden números sueltos.—Anuncios á precios convencionales.

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Don Juan de Austria, 46, entresuelo

Teléfono 409

GENERAL REPORT

Packing, as we anticipated is now very active both at Burriana and Castellón. La Ribera is not doing much, but in spite of this shipments this week will not fall short of 125.000 cases.

So far 59.000 cases have gone as it may be seen lower down and we reckon as probable sailing, during the course of the week «Aviomore», «Valencia», «Naranja» and «Albis» for Liverpool. «Georg», «Minna Schould» and «G. E. Wood» for London «Sprite» for Hull, «Glassalt» and «Minna Schould» for New Castle. «Valencia», «Albis» and «Elsa» for Manchester; «Peveril» for Glasgow and «Pinzon» for Hamburg, this making 32.000 cases for London, over 40.000 for Liverpool and 50.000 for various, altogether, close upon 125.000 cases.

Prices are down a bit all round.

The weather is still unsettled windy and dry, changing from cold to warm often during the course of a day but the fogs have dissappeared altogether and this is a good thing for the Oranges.

INFORMACIÓN

Desde nuestra última REVISTA, los mercados no han sufrido alteración; los precios de la naranja siguen estacionados, si bien con la tendencia al alza que ya dejamos apuntada.

Durante la pasada semana mejoraron algo y prometían adelantar en la presente, pero el largo período de malos precios ha creado un estado tal de resistencia, que indudablemente costará de vencer.

El tiempo favorable y la exportación moderada, son factores poderosísimos que resolverán en buen sentido la crisis por que atraviesa el negocio, si no de una manera rápida é inmediata, al menos gradual y progresivamente.

De todos modos, bueno es advertir que no conviene alucinarse en un negocio expuesto á tantas contingencias y que tan amarga experiencia ofrece.

El viernes de la semana pasada tuvo lugar en nuestro puerto un hecho, que por ser repetición de otros análogos y por la seriedad que revistió, creemos del caso exponerlo á la consideración del Comercio, para que conocido el peligro y la gravedad que entraña, pueda con perfecto conocimiento de causa, aplicar el oportuno remedio en previsión de futuras complicaciones.

Existe entre la generalidad de embarcadores, la mala costumbre de guardar para la tarde, cuando sus ocupaciones les permiten trasladarse al muelle, la resolución de embarcar sus cajas en este ó el otro buque.

Por este motivo, grandes partidas listas desde las primeras horas del día y que pudieran embarcarse descansadamente, sin precipitaciones siempre perjudiciales para la fruta, vense detenidas esperando las órdenes de sus respectivos dueños. Mientras tanto las operaciones de carga hallanse paralizadas casi por completo, el personal de los caballetes y lancheros ociosos, y vapores que han de salir la misma noche esperando toda la mañana inútilmente cargo que no llega.

A última hora rodean el buque multitud de lanchas cuya descarga exige muchas horas de violento y fatigoso trabajo, terminando por lo general á altas horas de la madrugada; siempre de las doce en adelante.

Y ocurre que como los lancheros no cobran jornal proporcionado á la duración del trabajo y á las horas extraordinarias en que se efectúa, sino una parte, siempre la misma, del valor total de embarque, cansados ya de pasar noches al relente esperando turno y ansiosos de poner fin á esta práctica establecida por la costumbre, resolvieron protestar negándose á traspasar el cargo, cuando el viernes

por la noche se les presentó ocasión en los costados del vapor «Valhal».

No es la primera vez que esto sucede; en tres ó cuatro ocasiones, conflictos de idéntico origen hicieron suspender este año la carga y la salida del buque para el día siguiente, si bien es cierto nunca llegaron las cosas al extremo de ahora.

Tomando por pretexto que la carga no podría terminar hasta hora muy avanzada de la madrugada, á las ocho de la noche negáronse en absoluto algunos lancheros á continuar la carga del vapor «Valhal», oponiéndose de modo irrevocable á todo género de transacciones y ejerciendo coacción sobre los que hallábanse dispuestos á seguir las instrucciones de los dueños de caballete. Se impusieron los más y forzosamente hubo de suspenderse la carga.

Por consiguiente el «Valhal» vióse en la necesidad de demorar su salida hasta las doce del día siguiente, saliendo victoriosos los lancheros.

Téngase presente que el éxito obtenido en esta ocasión les envalentona para otros casos análogos que no tardarán en presentarse, y sería del caso adoptar medidas conducentes á evitar ulteriores conflictos.

Sería muy conveniente no demorar el embarque de las cajas dispuestas, para efectuar la carga ordenada y cuidadosamente, evitando los inconvenientes de la noche, precipitaciones y la inevitable apatía y abandono de los trabajadores rendidos por el sueño.

Cierto que á veces por circunstancias excepcionales hay necesidad de aprovechar parte de la noche

en las operaciones de carga, pero en estos casos es muy justo recompensar el esfuerzo de los lancheros, como se hace con los estibadores, á quienes se les paga á razón de una peseta cincuenta céntimos por cada hora de trabajo después de puesto el sol. Y con el objeto de fijar una norma general obligatoria, entendemos que debiera estipularse por medio de comisiones nombradas al efecto, el sueldo proporcional con que debe retribuirse el trabajo extraordinario de los lancheros y la forma del pago, dando con ello solución al conflicto que amenaza y evitando graves trastornos para lo sucesivo.

El sábado por la mañana al disponerse á terminar su interrumpida carga el vapor «Valhal» desarrollóse otro hecho de índole diferente, pero no menos digno de hacerse público.

Con motivo de no haber accidentalmente en el puerto otro vapor para Londres, muchos cargadores mandaron sus cajas al expresado buque sin-cabida reservada. Compromisos formales contraídos anticipadamente, obligaron á reusar algunas lanchas, lo cual contrarió á los lancheros, quienes exigieron en imponente manifestación la promesa de recibir todo el cargo indistintamente.

Por tal causa hubo necesidad de reclamar el auxilio de la autoridad de marina, quien supo allanar dificultades y con tacto acertadísimo resolver el nuevo conflicto en forma amistosa.

Nuestra enhorabuena al inteligente y digno Ayudante de Marina, D. Francisco Gallut.

El cargo exacto de los vapores que salieron sábado noche, y que por seguir cargando á la hora de imprimirse el número precedente figuraban en nuestra estadística con carácter provisional, es como sigue:

«Nieta»,	para	Liverpool,	6924	naranja,	»	cebolla,	»	mand. ^s
«Valhal»,	»	Londres,	1883	»	168	»	70	»
«Embla»,	»	»	1795	»	»	»	»	»

LIST OF EXPORTS

Estadística de Exportación

Destination	DATE		Steamers	Oranges cases	Onions cases	Mand. ^s packages	TOTAL CAJAS		
	Month	Day					Oranges	Onions	Mand. ^s
DESTINO	Mes	Día	VAPORES	Naranja	Cebolla	Mandarinas	Naranja	Cebolla	Mandarinas
Liverpool. . .	Marzo	29	Jacinta	11122	»	»	13585	78	»
		30	Francolí	2463	78	»			
Londres. . .	»	30	Pelayo	5056	»	»	13768	»	»
		»	Thyra	8712	»	»			
Hull. . .	»	28	Ceres	8316	»	»	15665	»	»
		29	Avalón	7349	»	»			
Manchester. . .	»	29	Engineer	5895	548	»	6500	»	»
Bristol. . .	»	28	Svea	4750	»	»	4750	»	»
Amberes. . .	»	29	Romanul	3000	»	»	3793	»	»
		30	Pelayo	793	»	»			
Rotterdam. . .	»	29	Romanul	1000	»	»	1000	»	»
TOTAL. . .							58456	626	»

COSECHA DE LA NARANJA Y SU CONSUMO

CONCLUSIÓN

Para dar fin á nuestras observaciones y no cansar más la benevolencia del lector, hemos de decir que tenemos el triste convencimiento de que no se tomarán las medidas que apuntábamos en el número anterior; que se consentirá vivan confundidos los confeccionadores de mala fe con los honrados; que se les prestará inconscientemente toda clase de protección y de medios para que continúen su labor de

engañar, desde el cosechero hasta el corredor que en el extranjero efectúa la venta de sus envíos, y todo este resultado está previsto y se consentirá mientras las casas que se dedican á recibir consignaciones y á dar dinero anticipado á cuenta de los envíos, no defiendan más sus propios intereses, mirando el asunto con menos apatía.

Y no queremos insistir sobre este particular porque es muy delicado, y después de todo, porque estamos persuadidos de que nuestras observaciones, que están en la mente de todos, no han de tener eco entre las clases á que afectan y no hemos de ver

