



AÑO III

GIJÓN 1.º DE NOVIEMBRE DE 1932

NÚM. 49

ASTILLEROS DE FOMENTO

GIJON

CONSTRUCCIONES NAVALES
Y METALICAS

Entramados de edificios - Cubriciones - Lavaderos
para minas - Material fijo y móvil de F. C.

Vías del F. C. Norte y F. C. Langreo
dentro de los Talleres.

Director Propietario: **D. RAMÓN F. MONTES**

Dirección: M. Pola, núm. 2

Teléfono 23-42

LUBRIFICANTES **OLGOMTRA**

ESPECIAGES PARA AUTOMÓVILES, MAQUINAS
MARINAS Y MAQUINARIA EN GENERAL

Oficinas: Marqués de Santa Cruz, número. 6 - Teléfono 3257

Almacenes: P. Progreso, núm. 3 - Teléfono 4088

OVIEDO

Correo: Apartado 90

TELÉFONO 24-00

A. PAQUET

Telegramas

Telefonemas

PAQUET

CONSIGNATARIO DE BUQUES

Muelle, 2, 4 y 6 - GIJON

AGENCIA DE ADUANAS

Compañía Trasmediterránea + C.^{ie} G.^{ie} Transatlántique

CARGA Y PASAJE

PENÍNSULA - AFRICA - CANARIAS

CUBA - MEJICO - ESTADOS UNIDOS

AGENCIA CONSULAR DE FRANCIA

SOCIEDAD ESPAÑOLA DE COMERCIO EXTERIOR

"SHELL"

LUBRIFICANTE PERFECTO

"FLINTKOTE"

ANTICORROSIVO - IMPERMEABLE - AISLANTE

ASFALTOS Y EMULSIONES ASFÁLTICAS

GABINO FELGUEROSO

CARBONES

GIJON

Calle 27 de Diciembre, núm. 2, 2.º

Dirección

Telegráfica:

Telefónica:

GABIROSO

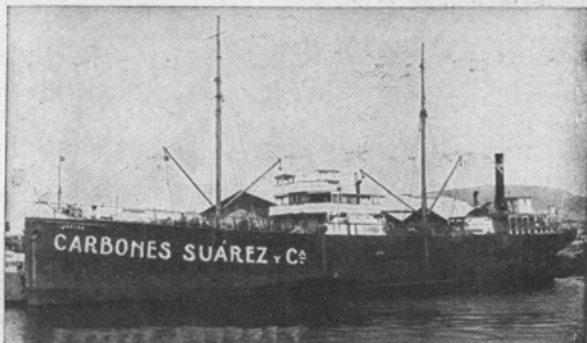
Teléfono 31-23

Apartado 79

"ASTURIAS MARÍTIMA"

TARIFA DE ANUNCIOS POR INSERCIÓN

Cubierta exterior ..	Plana completa. 60 ptas.	1/8 de plana... 150 ptas. al año (sin descuento)
	Media plana... 35 id.	
	Cuarto plana... 20 id.	
Cubierta interior...	Plana completa. 50 ptas.	Descuentos. { Contratos por un semestre . 10 % Contratos por un año 25 %
	Media plana ... 30 id.	
	Cuarto plana... 15 id.	
Demás hojas.....	Plana completa. 40 ptas.	Los anuncios en texto no tienen descuento.
	Media plana ... 22 id.	
	Cuarto plana... 12 id.	
		Suscripción por un año a la Revista... 25 ptas.
		Id. por un semestre 13 id.
		Los anunciantes recibirán la Revista gratis.



SUAREZ Y C.^{IA}

Depósitos flotantes y terrestres de Carbón y Gas-Oil
 Importación y venta de Sal

CASA CENTRAL: VIGO - Teléfono 1466

SUCURSALES en MARIN, VILLAGARCIA y SANTIAGO

Tele ^{gramas} } SUARECES
 fonemas }

FERRETERIA DELOR

ARMAS DE FUEGO :: EFECTOS DE CAZA

Expendiduría Oficial de la Sociedad Unión Española de Explosivos
 FERRETERIA Y QUINCALLA

Herramientas para Ferrocarriles y Carreteras

Depositario de los Contadores de agua "FRAGER" "ESTRELLA" y "COMETA"

EFECTOS PARA LA MARINA

San Bernardo, 8 y Melquiades Alvarez, 1 y 3

Teléfono 22-10 **GIJON**

RAMON MOLINA RODRIGUEZ

LA CORUÑA

Agencia de Aduanas - Comisiones
 Consignaciones - Tránsitos - Seguros

Teléfono 2.615

Telegramas: NALIMOR

Códigos { A. B. C., 5.^a Edición
 A. B. C., 6.^a »

Feijóo, 4

SCOTT'S CODE 10 TH.

Teléfonos 30900, 30908 y 30909

Dirección { Telegráfica }
 Telefónica }

Ferrer-Grao
 Peset-Madrid
 Peset-Tarragona
 Suñer-Sete
 Suñer-Burdeos

FERRER PESET, S. A.

NAVIEROS - CONSIGNATARIOS - AGENTES DE ADUANAS

Agentes de la Compañía Naviera SOTA Y AZNAR, de Bilbao

SUCURSALES: MADRID, Nicolás María Rivero, 4 y 6 — TARRAGONA, Rebolledo, 19

Casa en Sete (Francia) Ferrer Peset & Viguier, 10, Quai de Bosc

Casa en Burdeos (Francia) Ferrer Peset y & Viguier, 72, Cours de L'Intendance

GRAO - VALENCIA, MUELLE, 10 Y 11

HIJOS DE ARRARTE, S. L.

SANTANDER

EFECTOS NAVALES

FABRICA MECANICA DE CORDELERIA

Méndez Núñez, 6 - Teléfono 1280
 Apartado núm. 4

Telegramas } Arrarte
 Telefonemas }



"EL ÁNCORA"

EFECTOS NAVALES

Amiantos - Gomas - Empaquetaduras - Cables de acero - Estachas - Calabrotes

ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

GIJÓN
MUELLE, 30

TELÉFONO 31-38
Direc. Telg.: **ÁNCORA**

Cecilio Letamendia

CONSIGNATARIO DE BUQUES
AGENTE DE ADUANA

AGENTE DE VAPORES COSTEROS, S. A. - BILBAO
SEGUROS MARÍTIMOS :: CARBONES

Dirección telegráfica y telefónica: **CELE**
Teléfono núm. 5.226

PASAJES (Guipúzcoa)

"LA NAUAG"

ALMACEN DE EFECTOS NAVALES

AGONSO PUERTA

CORDELERÍA. APAREJOS DE TODAS CLASES. CABLES DE ALAMBRE. COTÓN Y EMPAQUETADURAS. ACEITES Y GRASAS PARA PINTURAS. ESMALTES. BARNICES DE TODAS CLASES. CADENAS. GRILLETES. TENSORES. GUARDA-CABOS. POLEAS

Felipe Menéndez, 6

GIJÓN

García Fernández y C.^{ía}

◆ AVILÉS ◆

GRANDES ALMACENES DE FERRETERÍA

MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN - EFECTOS NAVALES

Ventas al detalle: Galán y Garcia Hernández, 41

Ventas al por mayor: Estación, 17 al 23

Teléfono 46

Apartado 20

ELECTRO-MECANICA GIJONESA

VIUDA DE JUAN RAMON

CONSTRUCCIONES ELÉCTRICAS
INSTALACIONES DE BUQUES

Travesía de los Campos, n.º 4

Teléfono núm. 24-14

GIJÓN

CABO DE PEÑAS, S. .A

Fábrica de Conservas de Pescados

LUANCO

(ASTURIAS)

Telegráfica: PEÑAS :: Teléfono n.º 2

ELECTRO - SOLDADORA ASTURIANA

Director: D. PEDRO SABANDO

SOLDADURA ELÉCTRICA

Realizamos rápida y económicamente las más difíciles reparaciones de todas las clases de piezas de maquinaria en hierro y acero, calderas marinas y terrestres, etcétera.

Tren flotante :: Lancha "Electra" :: Tren terrestre transportable

Oficinas: Covadonga, 24, bajo :: Teléfono 17-43 :: Dirección telegráfica: Jaenieke

GIJÓN

Acha y Arregui

CONSIGNATARIOS DE BUQUES
AGENTES DE ADUANA

Agentes de VAPORES COSTEROS S. A. Bilbao

Dirección telegráfica: ACHARREGUI

Teléfonos: 15.081 y 15.949

Plaza de Uribitarte, 5 **BILBAO**

ABAITUA Y COMPAÑÍA

Representantes de la Sociedad Metalúrgica DURO - FELGUERA

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

SEGUROS MARÍTIMOS

Telegramas "Abaituaco" - Teléfono 15.755

BILBAO - Plaza Elíptica, n.º 1

JOSÉ FERNÁNDEZ RUIZ

ARMADOR Y CONSIGNATARIO DE BUQUES

GIJON-MUSEL

Vapores de Pesca - Fletamentos - Seguros

AGENTE DE

VAPORES COSTEROS, S. A.

BILBAO

D/S A/S SPANSKELINJEN

FRED OLSEN & C.º

OSLO

LLOYD SABAUDO

GÉNOVA

DIRECCIONES:

CORREO: APARTADO N.º 4

TELEGRAMAS-TELEFONEMAS: RUIZ

TELEFONO N.º 20-36

Oficinas: Melquiades Alvarez, 4 - GIJON

ARTAZA Y COMPAÑÍA

Carbones de todas clases, nacionales y extranjeros

Agencia de la «Compañía Adriática de Seguros»

Depositarios en Guipúzcoa de la Compañía Española de Pinturas «Internacional»

Armadores de Buques

Vapor "Lolita A."..... 2.600 tons.

» "Juan Artaza" 600 »

» "José María".. 500 »

Consignatarios de buques y mercancías

Agencia de Aduana

Vapores de pesca

Vapor "Bonantza"

Vapor "Beduria" Vapor "Urola"

» "Txirista" » "Ereka"

Telegramas y Telefonemas: **ARTAZA**

Teléfonos	Oficina	5025
	»	5259
	Almacén pinturas	5157
	» carbón .	5250
	Domicilio	5115

Oficinas: Cuarta Vía, 6

Pasajes (Guipúzcoa)

LIQUIDADOR DE AVERÍAS

LUIS HERMIDA HIGUERAS

CONSULTOR MARÍTIMO

MANUEL CORTINA, 10
MADRID

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: SAIREVA
TELÉFONO 35.577

Joaquín Davila y Comp.^a

VIGO

Consignatarios de Buques
Carbones - Seguros

Telegramas: DAVILA - Teléfono 201 - Apartado 80

HISPANO RADIO MARITIMA

Alcalá, 16. - MADRID

Estaciones de telegrafía y telefonía sin hilos y radiogoniómetros sistema Marconi, Telefunken, S. F. R. y S. B. R. para toda clase de buques.

Sondas ultrasonoras Langevin Florisson.

Esta Compañía tiene a su cargo las estaciones de la casi totalidad de los buques españoles de pasaje, carga y pesca, y posee la exclusiva en España para la explotación de dichos aparatos

Detalles y presupuestos a la Dirección de la Compañía en Madrid, o a sus Delegaciones en:

Barcelona: Gran Vía Layetana, 3; Bilbao: Buenos Aires, 13; Cádiz: Plaza de Argüelles, 4; La Coruña: Avenida de los Mártires de Jaca, 8; Gijón: Instituto, 4 y 6; Sagunto: Libertad, 26; San Sebastián: Inspección de H. R. M., Francisco Andonaegui, 5 (Pasajes), o Idem: D. Alberto Alonso Berrueta, Francisco Andonaegui, 5 (Pasajes); Vigo: Inspección de H. R. M. Paraguay, 8, o Don Santiago Montenegro, Teófilo Llorente, 5.

Joaquín Velasco

Langreo, 2

GIJON

Minas de Coto del
Musel
Carbones para Gas

VAPORES:

“Mina Piquera”
“Mina Coto”
“Mina Carrió”
“Mina Sorriego”
“Mina Entrego”



AÑO III | GIJÓN 1.º DE NOVIEMBRE DE 1932 | NÚM. 49
REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

SEGUIMOS EN LA BRECHA

Segundo aniversario de «Asturias Marítima»

Se cumple ahora el segundo aniversario de la aparición de ASTURIAS MARÍTIMA, y es lógico que registremos el hecho en este lugar, ya que nacida esta Revista al impulso de unos entusiasmos juveniles, pudiera creerse que se verían pronto apagados al chocar con la decepcionante realidad y que no llegaríamos al segundo año de esta publicación. Sin embargo, aunque a veces resulta ingrata la tarea, infundiendo algún desaliento, es consolador mirar hacia atrás, repasar nuestra colección y ver el camino recorrido. El constante mejoramiento que de la Revista hemos llevado a cabo desde su creación, las campañas hechas, el sinnúmero de asuntos debatidos y la exposición de temas tratados, son pruebas elocuentes de nuestra labor, toda ella hecha con altura de miras y sin tener otro norte ni más guía que la defensa de los intereses generales de nuestra región y en especial los de la navegación y la industria hullera asturiana. Y a

estas dos actividades hemos de añadir la pesquera, de la cual también nos venimos ocupando desde hace unos meses, por creer muy necesario propugnar por su máximo desarrollo, ya que hoy día es considerable el auge que ha adquirido en esta comarca dicha industria.

En esta ardua labor, aunque a veces necesitamos apelar a las reservas de nuestros entusiasmos, por presentárenos adversa la suerte, es justo reconocer que en todo momento hemos recibido alientos y ayudas por parte de muchas entidades y personas representativas, que han alabado nuestra labor en forma que quizá no merecemos, pero que ha servido para que nosotros redoblásemos nuestros esfuerzos por superarla, si de ello fuésemos capaces.

Todo ello junto, alientos y decepciones, forman la vida de ASTURIAS MARÍTIMA, que se mantienen por el esfuerzo de unos hombres que han emprendido románticamente es-

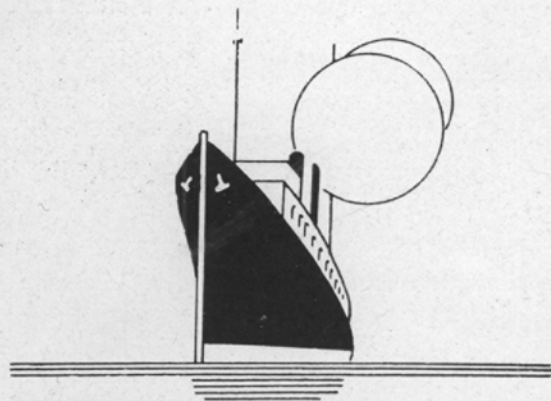
ta empresa de sostener una revista defensora de los intereses marítimos y mineros aquí, donde hacía falta una voz que luchase por la prosperidad de los mismos. Y si necesaria era esta voz hace dos años, ¡cuánto más lo es hoy, que se ha agudizado tanto la crisis de las citadas industrias de nuestra región!

Es preciso, por tanto, que aquellos que estén interesados en que no se extinga la flota asturiana, en que los intereses de nuestro litoral y de nuestra cuenca hullera se mantengan en relativo auge, estén a nuestro lado, como hasta ahora, en la campaña emprendida a fin de que el Gobierno les preste toda la atención precisa en estos momentos de tan aguda crisis, y para que ASTURIAS MARÍTIMA continúe su labor, que no es hiperbólico el calificar de patriótica.

Nosotros tenemos arrestos suficientes para seguir batallando, pero es preciso también que quienes han de verse favorecidos por nuestra labor continúen a nuestro lado, para que en ningún momento nos apodere el desmayo ni nos venza el pesimismo al observar el escaso éxito que se consigue por la falta de penetración a pesar de tanto esfuerzo. Tenemos fe en los futuros destinos de las industrias naviera y hullera de Asturias; creemos que estos tiempos calamitosos han de cambiar en no

lejana fecha para dar paso a una era de prosperidad, pero entre tanto hay que luchar para mantener en lo posible las actuales posiciones, y nosotros, como órgano de opinión, tenemos el deber de animar a quienes desesperan pero éstos, a su vez, deben permanecer a nuestro lado.

Por tanto, ASTURIAS MARÍTIMA lucha y luchará sin descanso por los postulados que se impuso al aparecer en el estadio de la prensa, y cada día que pasa cobra nuevos bríos para seguir su labor sin pensar en más recompensa que en la satisfacción del deber cumplido y que podamos celebrar muchos aniversarios como éste, esperando que esta crisis que ahora atraviesa ha de pasar no tardando mucho para bien de los intereses de nuestra querida región y de la nación en general.



ANTONIO SUARDIAZ VALDES

Marqués de San Esteban, 15 - GIJÓN - Teléfono núm. 11-36

V A P O R E S

Vapor "Villamanrique".....	2.200 Tons.	Vapor "Capricho".....	135 Tons.
— "Melchuca"	120 —	— "M. Benlliure".....	152 —
		— "Goya".....	155 —

D. ALFREDO CAL Y DÍAZ

Para la creación de la nueva Subsecretaría de la Marina civil se ha pensado en personas de positivo valer que sepan estructurar este organismo con arreglo a normas modernas y a lo que exige la profesión del marino y los nuevos rumbos de la navegación. Una de estas personas es D. Alfredo Cal y Díaz, que acaba de ser nombrado Inspector general de buques y Construcción naval con la categoría de jefe superior de Administración civil.

El Sr. Cal y Díaz procede de la Marina de guerra, y sus méritos se resumen en su brillante hoja de servicios, desde que ingresó, por oposición, en la Escuela Naval, en 1894 hasta que llegó a general de brigada de ingenieros de la Armada en 1932, habiendo navega-



do por los mares de Europa y América en la fragata «Almansa», corbeta «Nautilus», acorazados «Pelayo» y «Victoria» y cruceros «Rápido», «Alfonso XIII», «Lepanto», «Conde de Venadito» y «Reina Regente» y otros buques.

Ocupó distintos cargos de mando en el Arsenal del Ferrol, fué profesor de la Escuela Naval y de la Academia de Ingenieros y últimamente era Director general de Navegación, Pesca e Industrias marítimas. Cuenta con más de treinta y siete años de servicios al Estado.

El nuevo Inspector general de buques cuya capacidad está suficientemente abonada para el cargo, ha tenido la bondad de

remitirnos la siguiente cuartilla acerca de lo que entiende es la labor a realizar:

La República Española trae consigo el cambio de frente de todas las actividades nacionales, porque significa la ruptura de los vínculos que antes considerábamos como sagrados y que no nos permitían movernos con holgura. Hoy no existen esos lazos que nos oprimían y podemos actuar libremente. Es como si España se hubiera transformado en una nación nueva, sin llevar a remolque su tradición.

La Marina Mercante española ha salido de su minoridad y entra francamente en la senda por donde marchan las demás actividades del país. Al presentar al Estado sus reivindicaciones no ha de encontrar el veto de aquellos a quienes convenía su raquitismo para mejor realizar sus provechos, ni ha de ser cáncer del presupuesto, ni cómodo alojamiento de sus parásitos. Todos los que a ella pertenecemos estamos dispuestos y obligados a desarrollar nuestro máximo esfuerzo hasta conseguir que alcance el encumbramiento que le corresponde.

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Alfredo Cal y Díaz'. The signature is fluid and cursive, with a long horizontal flourish extending to the left.

Hijos de CASIMIRO VELASCO

Telegramas y Telefonemas: **CASIMIRO**

Apartado núm. 67

Teléfono 32-00

G I J O N

Agentes de las líneas de navegación:

NORDDEUTSCHER LLOYD

LLOYD ROYAL BELGE

DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT «NEPTUN»

Wm. H. MULLER & C.º

THE ISAACS LINE

GANS STEAMSHIP LINE

CORRESPONSALES DE LA AMERICAN EXPRESS C.º

AGENCIA DE ADUANAS

Cargas, descargas, gabarrajés y transportes y reexpediciones a los principales puertos de
Europa y América con conocimiento directo



FEDERICO G. FIERRO

ARMADOR Y CONSIGNATARIO
Comisionista y Agente de Aduanas
Banquero

Carbones - Seguros - Fletamentos
Cementos - Agua potable para buques

AGENTE

de la S. A. Hulleras del Turón,
de S. A. Altos Hornos de Vizcaya,
de S. A. Fábrica de Mieres,
de S. A. Vapores Costeros,
de Ibarra y Compañía,
de Isaac's Line
y de la Cía. Neptunia.

FLOTA: Vapor «Bodon», de 1.000 tons.
» «Villa Selgas» 600 »

TELÉFONO núm. 20

Dirección Telegráfica y Telefónica: **FIERROS**
SAN ESTEBAN DE PRAVIA

TALLERES DEL ASTILLERO

SOCIEDAD ANÓNIMA

ASTILLERO (Santander)

MATERIAL PARA FERROCARRILES

Vagones, puentes, grúas, cambios y en-
zamientos de vías, material
para señales, etc.

DIQUE SECO

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE BUQUES

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES DE
MÁQUINAS, CALDERAS, ETC.

MAQUINARIA Y MATERIAL PARA OBRAS
PÚBLICAS Y PUERTOS

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: TALLERES

DIRECCIÓN POSTAL: APARTADO N.º 10

ASTILLERO (SANTANDER)

TELÉFONO NÚM. 20



MERCADO DE FLETES



El aspecto de este mercado adquiere, aunque hasta ahora con cierta debilidad, un ambiente de reacción y tan es así, que algunos buques que se hallaban amarrados han vuelto a ponerse en movimiento. Desde luego que no quiere decirse que con ello se avcine una completa normalidad, porque es preciso tener presente que el aumento de órdenes es más bien debido a que a los almacenistas de carbón les conviene en esta época hacer más grandes los acopios de combustible por ser frecuentes las arribadas que sufren los buques a causa de los temporales y también a que en invierno aumenta el consumo doméstico.

La demanda de tonelaje se limita por ahora a buques de reducido porte con destino a puertos del Cantábrico, fletándose con cierta

tendencia al alza, pero sin conseguir tipos que mejoren los anteriormente cotizados, pues lo impide el haber siempre en el mercado barcos disponibles.

En viajes al Sur y Mediterráneo la paralización persiste, ya que el haberse fletado dos o tres buques no es lo bastante para calificarlo de reacción.

Lo que sí es muy agradable consignar como una nota de futura actividad, es la salida de 100.000 tons. de carbón menudo que ha prometido el Gobierno colocar entre las industrias protegidas, aunque bueno es advertir que esta actividad no será más que momentánea, y tal vez para sólo los buques de las mismas industrias, de no normalizarse el mercado hullero de Asturias.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

San Sebastián..—Vp.	420 ts.	Ptas. 10,25	Langreo.
Zumaya.....— »	140 ts.	» 11,75	íd.
Bilbao.....— »	420 ts.	» 9,—	íd.
Id.....— »	120 ts.	» 9,—	Norte.
Santander.....— »	240 ts.	» 11,—	Langreo.
Id.....— »	150 ts.	» 11,—	íd.
Ribadeo.....— »	120 ts.	» 11,—	íd.
Coruña.....— »	220 ts.	» 10,—	íd.
Ferrol.....— »	300 ts.	» 10,—	íd.
Villagarcía...— »	230 ts.	» 13,50	íd.
Cádiz.....— »	760 ts.	» 15,—	Norte.
Santa Pola....— »	1.100 ts.	» 20,—	Langreo.

PRAVIA a

San Sebastián....—Vp.	180 ts.	Ptas. 10,—
Bilbao.....— »	1.000 ts.	» 7,50
Id.....— »	560 ts.	» 7,50
Id.....— »	140 ts.	» 11,— cok.
Coruña.....— »	150 ts.	» 10,00

RETORNOS:

Cádiz-Galicia...—Vp.	800 ts.	sal	Ptas. 13,—
Bilbao-Pravia...— »	560 ts.	mineral	» 5,—
Bilbao-Pravia...— »	500 ts.	cemento	» 10,—
Bilbao-Gijón...— »	200 ts.	cemento	» 8,50
Jubia-Musel...— »	200 ts.	pinos	» 10,—

Algo sobre el nuevo trasatlántico «Normandie»

Cuando aparezcan estas líneas ya flotará, en aguas de Saint Nazaire, el casco del mayor buque del mundo, que construido por los Astilleros de Penhoët, será destinado a la línea Havre-Nueva York, de la Cie. Gle. Transatlantique.

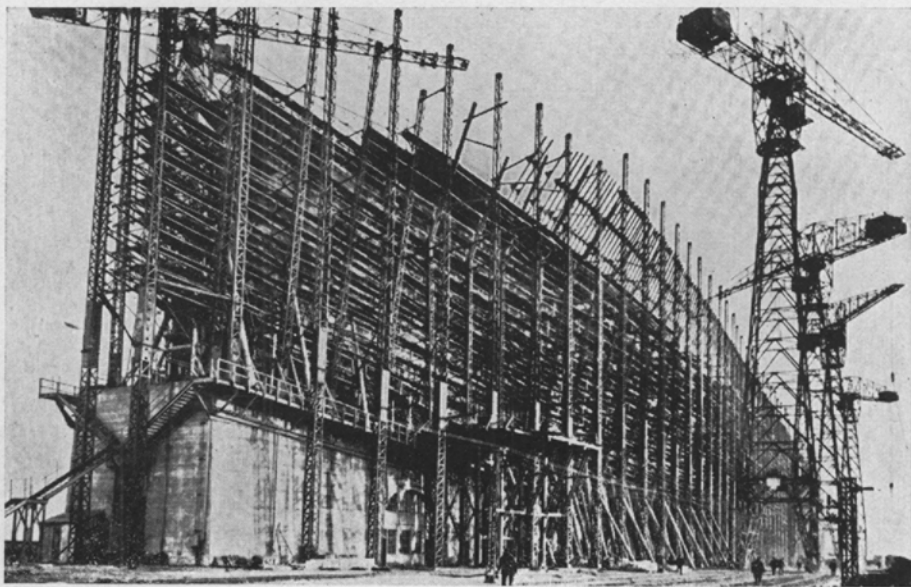
La construcción en plena crisis naval, de un navío de proporciones no igualadas hasta el día, ha, cuando menos, causado cierta extrañeza. Creemos, pues, de interés hacer una breve exposición de algunas de las razones que hubo para encarar esta nueva unidad.

Al colocar la quilla del «Normandie» había navegando cinco trasatlánticos de más de 50.000 toneladas, de ellos, el mayor el «Majestic», con sus 57.000 tons. y 24 millas de velocidad; los más rápidos, el «Bremen» y «Europa», de 52.000 tons. y capaces de al-

canzar las 27 millas. Los italianos encargaban dos buques de 47.000 y 51.000 tons. y 27 millas; y los ingleses construían un trasatlántico de 33.000 tons. y 29 millas y proyectaban otro semejante.

En estas condiciones, era indispensable ir tan lejos como técnicamente fuere posible, manteniendo—cuando menos compartiendo—por algún tiempo, la supremacía en la línea Europa-Nueva York.

Por otra parte, de los 33 buques con 984.000 tons. que actualmente componen la flota trasatlántica, hay un buen número construido antes de la Gran Guerra—«Berengaria», «Mauritania», «Leviatham», «Aquitania», «France», etc.—que deberán desaparecer en breve, ya que la vida de un trasatlántico está calculada en unos 20 a 25 años. Es decir,



Un aspecto durante la construcción del «Normandie»

que la entrada en servicio del, hasta hace pocos días «T-6», va a coincidir con la retirada de unas 250.000 tons. representadas por 8 buques.

A estas razones puramente comerciales, se añaden otras de carácter técnico. Los cálculos demuestran que con máquinas de igual potencia, el navío de mayor eslora alcanzará más velocidad. En efecto, se necesita aproximadamente un 25 por 100 menos de potencia por ton., a un buque de 300 m. de eslora, para alcanzar una velocidad de 28 millas, que a otro de 225 m.

Al poder disminuirse la potencia, los aparatos evaporatorios y motores irán menos forzados, obteniendo una economía en el precio, mayor rendimiento y más seguro funcionamiento.

He aquí las características de este nuevo «flag-ship»:

Eslora total.....	313,00 metros
Manga	35,90 »
Puntal de construcción....	28,00 »
Altura del puente superior.	39,00 »
Calado del centro.....	11,00 »
Desplazamiento.....	67.000 tons.
Tonelaje bruto	75.000 »

Esta ciudad flotante podrá albergar 3.490 habitantes, entre pasajeros y tripulantes.

La propulsión será eléctrica. Cuatro turbi-

nas movidas por 29 calderas accionarán 4 alternadores que, produciendo una corriente trifásica de 5.000 voltios, pondrán en movimiento cuatro motores, uno por cada hélice.

Este sistema permite obtener la reducción de velocidad necesaria entre la turbina y la hélice, suprimiendo así los engranajes, y por consecuencia trepidación y ruidos.

La potencia de las turbinas, alternadores y motores de hélice y maniobra, es de 160 HP.

Alcanzará una velocidad media de 29 a 30 millas, lo que le permitirá cubrir el recorrido Havre-Nueva York en menos de 5 días.

Entre los muchos datos curiosos que ayudan a darse idea de las dimensiones de este coloso citemos las siguientes:

La altura de su timón es la de una casa de cinco pisos.

Para la construcción del casco trabajaron, durante cinco años, 25 ingenieros y 250 delineantes en la confección de 7.000 planos, que representan una superficie de unos 50 mil m².

En la botadura se habrán empleado 56 toneladas de sebo y jabón.

La famosa «Arca de Noé» con sus 20.000 tons. no llegaría a la tercera parte del «Normandie».

J. P.

Gijón-October 1932.

STEVENSON, BONET, IMPORT, S. A.

Consignatarios de buques

Carbones Nacionales y Extranjeros

Teléfonos 24552 y 24930

Calle Moratín, núm. 7

SEVILLA

Telegramas: «Stevenson»

Teléfono 13331

Calle Conde Salvatierra, 34

VALENCIA

LA CUESTIÓN HULLERA EN SU FASE ACTUAL

El ingeniero-director de la importante Sociedad Duro-Felguera don Antonio Lucio Villegas, una de las mayores autoridades en la materia que existen en nuestra provincia, expone su valiosa opinión acerca del problema hullero en las siguientes líneas:

La cuestión hullera tan ligada con el bienestar de la economía asturiana, se presenta actualmente con doble aspecto: a) las minas no pueden defenderse con los precios actuales de venta, y b) las minas no pueden colocar su producción de carbones menudos.

El primer aspecto del problema hullero, la cuestión de los precios de venta, tiene su solución marcada en las disposiciones oficiales que regulan la industria hullera; esta industria está intervenida por el Estado, es quizás la industria nacional en que la intervención del Estado es máxima. Los precios de venta de los carbones nacionales a las industrias obligadas (casi todas las industrias españolas) son establecidos por el Gobierno, y un Comité en el que tienen mayoría los representantes del Estado y en el que figuran los productores, los consumidores, los comerciantes de carbones y los obreros mineros, propone e informa sobre dichos precios y otros extremos referentes al régimen comercial de los carbones. Las disposiciones oficiales que regulan la economía de la industria hullera, establecen que los precios de venta deben fijarse en tal forma que aseguren a los capita-

les invertidos en dicha industria una remuneración justa.

Pues bien, los precios actuales no permiten beneficio alguno a las empresas hulleras; de las 4.800.000 toneladas anuales que producen las empresas hulleras, sólo empresas que representan 400 a 500.000 toneladas, explotan con un beneficio medio de 1,00 ptas. por tonelada; las restantes empresas producen con pérdidas. ¿Cómo se ha llegado a esta situación?

Debo recordar que las disposiciones relativas al Estatuto Hullero se dictaron en 1926, pero en realidad fué solamente a fines del año 1928 cuando dichas disposiciones entraron en vigor, pues el año 26 fué la gran huelga inglesa y las disposiciones oficiales sirvieron solo para que los consumidores españoles se beneficiaran obteniendo los carbones nacionales al precio de tasa, muy inferior al que de otra forma hubiera tenido que pagar. Hacia mediados del año 1927 empezaron los carbones ingleses a hacer una viva competencia a los españoles en el litoral español y se vió claramente que era necesario completar las disposiciones oficiales que regulaban el consumo del carbón nacional con otras encaminadas a darlas efectividad y se establecieron los Sindicatos de Almacenistas que hicieron posible el cumplimiento de aquellas disposiciones oficiales; en resumen, que solo a fines del año 28 empezaron a poder las minas trabajar con normalidad, y en los años 1929 y 1930 la explotación de las minas de carbón no fué un ne-

gocio brillante, pero permitió repartir dividendos a algunas de las empresas hulleras y pueden considerarse esos años como los mejores que ha tenido la industria hullera desde los años del 20 hasta ahora.

Ya a mediados del año 1930, las reclamaciones presentadas por los obreros en el Comité Paritario de la Minería de Oviedo, determinaron una subida de los jornales en la cuantía del 7 por 100; en julio del año 1931 esos jornales sufrieron un nuevo aumento en proporción aproximada al 10 por 100, y en el mes de octubre las horas de trabajo fueron rebajadas de ocho a siete por disposiciones oficiales; como consecuencia de estos aumentos de jornales y de esta disminución de horas de trabajo, el valor de esta mano de obra experimentó una subida superior a 5,50 pesetas por tonelada y el efecto útil del obrero bajó en cerca de un 15 por 100, lo que determinó un encarecimiento de los otros costos de la producción.

Para compensar estos aumentos de costo, el Gobierno concedió dos aumentos de precio que suman junto 4,25 por tonelada y que hizo que ya a fines del pasado año la situación de las minas fuera muy crítica, pues además de los aumentos de costo que hemos indicado hay que sumar los que se originaron en los gastos de almacén de las minas por el encarecimiento de los explosivos a emplear, en virtud de las órdenes terminantes de la Policía Minera para emplear solamente explosivos de seguridad en el arranque del carbón y el encarecimiento general, como consecuencia de la baja de la peseta, de aquellos productos que se importan (engrases, gasolinas, máquinas, cables, piezas de martillos, etc.) o cuyo precio está regulado por la importación extranjera.

Pero desde principios del actual año el encarecimiento del precio de costo ha ido en aumento; ha sido primero el aumento de las existencias de carbón que obliga a un mayor número de obreros en el exterior para su almacenamiento; las mermas, consecuencias del mismo; el servicio de capitales que supone esta disminución de disponibilidades; después las vacaciones pagadas a los obreros que no influyen tan solo por su cuantía en metálico, sino también porque al disminuir la producción determinan el aumento de los gastos fijos; el recargo del 3 por 100 en las tarifas ferroviarias; el recargo en el timbre, y finalmente la modificación de la Ley de Accidentes de Trabajo que empeora mucho la situación de las empresas.

Todas estas causas juntas determinan y hacen que fatalmente las empresas hoy no puedan vivir y hayan pasado así en dos años desde una situación que permitía la continuación de la vida de los negocios hasta la situación actual, de absoluta imposibilidad en la marcha de la industria aunque fuera posible colocar toda su producción a los precios actuales señalados por el Gobierno.

Estos argumentos han sido repetidas veces expuestos al Gobierno desde el mes de marzo y han determinado estudios de los técnicos del Consejo de Combustibles, a los cuales las empresas han abierto sus libros y sus datos, según está determinado por el Estatuto Hullero; no es un secreto que el informe del Consejo de Combustibles es favorable a una subida de precio que permita la vida de la industria hullera y en ello confían los productores, que llevan un año de pérdidas y sinsabores a las que no son ciertamente acreedores, por su constancia y transigencia que les ha llevado a explotar con pérdida y a transigir

en muchas ocasiones mirando más que su conveniencia, el interés de la economía regional y nacional, y que si en estos últimos tiempos no han frecuentado las salas ministeriales y los organismos oficiales con la frecuencia que en otras ocasiones, no ha sido ciertamente por falta de ganas, sino porque la tan atareada actual ocupación de los Ministros no se presta como antes a tantas visitas y porque ya tienen su órgano oficial por el que deben hacer llegar sus quejas: el Comité de Combustibles.

Los carbones nacionales, aún con la subida que los productores esperan para poder continuar su vida industrial, no están aún a precios altos; desde luego, los precios son inferiores a los que tienen hoy los combustibles similares en Bélgica, Francia y Alemania en su cuenca del Rhur, y citamos países de gran intensidad industrial y en los cuales tampoco

la industria hullera tiene hoy una vida próspera. Pues bien, si en esos países cuyas cuencas hulleras son muy superiores a las asturianas y leonesas, y en los que la jornada de trabajo es de ocho horas, los precios de venta de sus carbones son superiores en un 25 por 100 a los que tienen los combustibles de Asturias y León, y si además en esos países aún con esos precios no tiene hoy la industria hullera una vida próspera ¿puede sorprender que los productores asturianos y leoneses no puedan continuar su vida industrial con los precios actuales?

El desarrollo del segundo punto, el que hace referencia a la colocación de los carbones menudos será objeto de un nuevo artículo.

ANTONIO LUCIO VILLEGAS.
(Ingeniero de Minas)

SOCIEDAD INDUSTRIAL ASTURIANA

FABRICAS DE MOREDA Y GIJON

ACERO siemens básico de todos tamaños, lingotes de fundición y afino :- ALAMBRES brillantes recocidos, galvanizados y cobrizados :: ACEROS al crisol para herramientas, limas y barrenas de minas :- HIERROS Y ACEROS laminados y palanquilla para machines :- LLANTONES para la fabricación de hoja de lata, formas comerciales usuales :: CARRILES, chapas, machines de hierro y acero :: VIGAS y formas U.

Espino artificial, puntas de paris hoja de lata

Para la correspondencia y pedidos dirigirse al Director de las
Fábricas de MOREDA y GIJON. - GIJON (Asturias)
Apartado 26 :: Telegramas: Moreda y Gijón

Fábrica de Metales de Lugones

ALAMBRE de cobre electrolítico de todos los diámetros
Id. de bronce silencioso » » » »
Id. de latón » » » »

BARRAS de cobre de todos los diámetros
Id. de latón » » » »
CHAPAS de latón de todas dimensiones

CHAPAS DE COBRE DE TODAS DIMENSIONES :: LATÓN MILITAR Y NAVAL :: COBRE EN LINGOTE

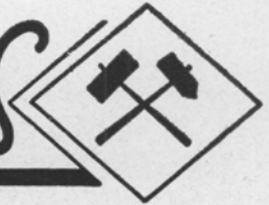
Minas de Carbón en Aller (Moreda)

Carbones de vapor y aglomerados, consumidos por ferrocarriles y tranvías de vapor, buques, marina de guerra y arsenales
Minas de Hierro en Belmonte

Para la correspondencia, dirigirse al Director Gerente de la Sociedad «Industrial Asturiana». - Oviedo. - Apartado 27
Telegramas y Telefonemas: TARTIERE



MERCADO DE CARBONES



Hasta la fecha no se ha encontrado la solución esperada que lleve a este mercado por derroteros de normalidad. En virtud de las gestiones realizadas por los representantes hulleros patronales y obreros cerca del ministro de Agricultura, sólo se ha conseguido hallar una fórmula que momentáneamente aminore el difícil estado de esta industria, y ésta será el que se retiren 100.000 toneladas de carbón menudo por las industrias protegidas.

Como se dice, tal determinación sólo aliviará transitoriamente la crisis que existe en el mercado y por lo tanto el Consejo Ordenador de la Economía Nacional ha comenzado el estudio minucioso del problema, no cesando en éste hasta llegar a una solución definitiva.

Los obreros mineros, vista la marcha de las gestiones y la buena acogida que su pretensión tuvo por parte del Gobierno, suspendieron el anuncio de huelga que tenían dado para el día 24 último, aguardando ahora se lleve a efecto un pronto estudio que resuelva el estado calamitoso de la industria.

Se han lanzado diversas opiniones como

fórmula para solucionar la crisis de combustible, con una normal salida de nuestros carbones, con especial atención para los menudos, dado el porcentaje que de éstos tiene la producción asturiana. También se indica la necesidad de una elevación de precios para compensar el aumento habido en los gastos de explotación, puesto que puso en serio trance a las Empresas hulleras.

De todos modos, sea la fórmula que sea, es necesario la más inmediata adopción de una de ellas, ya que el estado de la principal riqueza industrial se hace insostenible por más tiempo.

Los embarques de carbón por nuestros puertos durante la segunda decena de Octubre han sido de 44.042 tons. por Gijón-Musel, 19.924 por San Esteban de Pravia y 10.082 por Avilés, lo que acusa un aumento por los dos primeros puertos con relación a la decena anterior y un descenso importante en el último. Los turnos continúan siendo breves, realizando los buques rápidos cargues, que oscilan en esperas de cinco a siete días.

FEDERACION DE SINDICATOS CARBONEROS DE ESPAÑA

Las industrias, ferrocarriles y organismos oficiales que deban consumir carbón nacional, dirijan sus pedidos a la

Oficina central: Alcalá, 31 - Teléfono 11948 - Madrid

Dirección tele { gráfica } FEDERACIÓN
fónica

Para consumos de buques deben dirigirse los pedidos al

Sindicato Carbonero Asturiano - Palacio Valdés, 1 - OVIEDO

Teléfono 1524 :-: Dirección telegráfica y telefónica: SINDULLERO

SOBRE EL PROBLEMA HULLERO

El distinguido ingeniero de minas y destacado naviero asturiano D. Gumerindo Junquera, a quien hemos solicitado unas líneas sobre el problema hullero, nos envía el siguiente artículo:

Por mor de la brevedad hago mía la introducción con que el Sr. Fernández comienza su contestación.

No creo que pueda decirse nada nuevo sobre este asunto después de los años que la industria hullera lleva clamando a los Poderes Públicos por la solución de este problema; parece talmente la industria de las lamentaciones; por eso entiendo que sobre este particular solamente podrán recordarse algunos de los remedios propuestos en otras ocasiones.

Es sorprendente que una industria de tan vital interés para la nación, estén trocados los papeles, siendo los industriales los que reclaman al Gobierno ayuda y soluciones para poder vivir, cuando debía de ser éste el que se preocupase de su sostenimiento, ya que sin su producto ni puede tener la industria nacional vida propia, ni puede garantizarse la defensa de la nación.

Todas estas cuestiones de economía nacional, abandonadas a sí mismas, llega un momento que para aliviarlas requieren dos remedios: uno, de aplicación y consecuencias inmediatas que salve la situación de momento; y otro, de aplicación también inmediata, pero



de resultados a más largo plazo. El primero, que resuelva la situación rápidamente; el segundo, que afirme y consolide la vitalidad de la industria.

En toda industria en situación difícil y apremiante, la manera más rápida para procurarle alivio, es actuar sobre la parte comercial de la misma, procurando una mayor, y a ser posible mejor, colocación de sus productos.

En tanto que en España el consumo supera a la producción nacional, que en el año 1931 fué un 17,25 por 100, no debe haber problema de colocación. Francia, en situación semejante a la nuestra, autoriza la introducción de carbones extranjeros en tanto en cuanto cubren la diferencia entre el consumo y su producción.

Los productores de carbón se quejan del aumento de coste motivado por las últimas disposiciones de orden social, de la falta de disponibilidades para la formación de «stocks».

Por consiguiente, solución inmediata por parte del Gobierno: aumento de protección en la colocación del carbón y aumento de precio.

En cuanto al segundo remedio que de una vez para siempre consolide la industria hullera, el Estatuto promulgado en agosto de 1927 y en vigor actualmente, jalona, con acierto, las ayudas que pueden prestarse bajo todos los órdenes, tanto industrial como comercial y financiero; tiende a la división del trabajo, separando radicalmente el industrial del comercial, y proclama abiertamente por parte del Gobierno la conveniencia nacional, en este

problema, de apuntar a la política financiera sólo a través de la económica y social.

Entre otras muchas ayudas, se propone desarrollar las siguientes:

En el orden industrial.—La formación de cotos de explotación ventajosa y agrupación de entidades explotadoras, o sea, la asociación horizontal por grupos de productores.

Coadyuvar a la investigación de yacimientos y a la ejecución o mejora de obras e instalaciones de ampliación y mejora de explotaciones en sus distintos servicios, desde que se arranca el mineral hasta su embarque.

CLASIFICACIÓN DE COMBUSTIBLES.

AUMENTO DE JORNADA :—: :—:

En el orden financiero.—Creación de la Caja de Combustibles con ayuda del Gobierno e ingresos propios que señala.

Prestación de capitales para ampliación y mejora de instalaciones y mecanización de los medios de arranque. Préstamos con garantía de carbones en plaza.

En el orden comercial.—Formación de cotos de consumo, o sea, la asociación vertical de los productores con los transformadores.

Primas a la exportación. Obligatoriedad de consumo de carbón nacional a determinados consumidores y señalamiento del precio de venta.

De todo este programa, salvo la obligatoriedad de consumo y señalamiento del precio de venta, nada se ha hecho. Con ésto se ali-

vió la industria hullera, quedando todos tranquilos.

Se actuó solamente en el orden comercial, creando un mercado ficticio y se abandonó el actuar en los órdenes financiero e industrial, que son los verdaderamente fundamentales para consolidar la industria, y es de temer que ahora ocurra otro tanto.

Realmente, mientras la industria hullera padezca, tanto en su producción como en su consumo, de enfermedad semejante a los minifundios; mientras la producción total de España de hullas y antracitas acuse un promedio de 45.000 toneladas año por explotador, repartidos los siete millones de toneladas entre ciento cincuenta productores, y el consumo por habitante esté cifrado en la exigua cantidad de 411 kilogramos de carbón por habitante, será una industria sin vitalidad. Pero dado su carácter de indispensable a la industria nacional y a su defensa política, el Gobierno no puede abandonarla a sí misma, ni dejarla vivir con vilipendio en constante languidez y peligro de muerte; por eso debe de preocuparle tanto o más el vigorizarla y consolidarla como salvar una crisis pasajera.

Como solución para ello, la tienen en procurar llevar rápidamente a la práctica todos los fines incluidos en el Régimen de la Economía del carbón, confiada su ejecución y desarrollo al Consejo Nacional de Combustibles.

G. JUNQUERA

Ingeniero de Minas

Gijón-October 1932.



Lubrificantes "Atlantic"

ACERCA DE UN PROBLEMA

El asiduo colaborador de ASTURIAS MARÍTIMA Sr. Dagnino, ha tenido la bondad de exponer su opinión acerca del problema hullero en el siguiente interesante trabajo.

El problema hullero asturiano es un aspecto parcial, una faceta, del universal problema que la humanidad tiene que afrontar perpetuamente, la lucha por la existencia, y que los economistas han sintetizado en la fórmula: ley de oferta y demanda.

Veamos: el cribado asturiano se vende franco bordo a unas 55 pesetas y el inglés de similar calidad a 18 chelines, o sea 36 pesetas al cambio de 40 por libra. Ello nos dice que las minas nacionales necesitan la protección del Estado, una barrera aduanera, para poder subsistir.

Y hemos tropezado con la palabra fatal de los tiempos modernos: la Aduana. Se ha dicho con grandes fundamentos de razón que la causa de la prosperidad de los E.E.-U.U. es la ausencia de aduanas interiores, constituyendo un mercado homogéneo de 150 millones de consumidores. El día que se realice la hoy corrupción utópica de Briand, la unión aduanera de Europa, las minas asturianas dejarán de explotarse por antieconómicas, y a lo más sólo se extraerá el carbón para ser quemado a bocamina y producir energía eléctrica.

Ateniéndonos a la realidad presente y prescindiendo de porvenires hipotéticos, vemos que el problema fundamental del carbón asturiano es el del *menudo*.

El menudo no lo quieren los consumido-

res, como se ve palpablemente en la Marina de Guerra y en los pesqueros, y para hacer frente a esta fatalidad, debida sólo a la Naturaleza no hay más que dos caminos.

El primero es racionalizar la producción de aglomerados en gran escala para obtenerlos a un precio de venta directo y reducido.

El segundo es volver los ojos a los procedimientos y dispositivos mecánicos de quemar carbón pulverizado, que en Inglaterra tanta atención merecen. El lector curioso debe acudir a «Vida Marítima», año 30 o 31 en que se publicó una serie de artículos sobre el tema. ¿Cuán no sería de desear que la Marina de guerra quemase carbón pulverizado en sus veloces destructores, que al parecer constituirán en lo futuro el núcleo de la flota militar?

Hay otras soluciones parciales al problema del menudo, como son el *carbón coloidal* o sea el polvo de carbón disuelto en petróleo; la destilación de la hulla para obtener combustibles líquidos; la creación del combustible líquido nacional (como ha hecho Italia), existiendo numerosas fórmulas más o menos eficaces, a base de mezclas de hidrocarburos, benzol y alcohol de vino.

Creo muy necesario un centro de experiencias técnicas que procurase buscar una solución al problema de los menudos, pues pretender que el consumidor lo adquiera por el solo hecho de ser nacional es pedir demasiado sacrificio al patriotismo.

JUAN NAVARRO DAGNINO.
(Capitán de Corbeta)



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

El ambiente general de los mercados es completamente tranquilo, aunque con una pequeña tendencia de mejora. Se nota una ligera reacción en la demanda para buques de retorno desde América, pero en general, los tipos de flete permanecen estacionados.

Hay una pequeña actividad en el mercado de la Plata, principalmente para pronto embarque, pero en cambio el sector Norteamérica permanece inactivo. Los tipos no mejoran, habiéndose fijado un buque de tamaño corriente a 15/—, Santa Fe-Amberes-Hamburgo y otro de 6.800 tons. San Lorenzo-Havre-Hamburgo, a 14/3, para embarque en este mes.

El mercado norteamericano mantiene los tipos bajos y tan es así que un buque de mediano porte ha sido fletado en viaje desde Montreal al Reino Unido, al tipo reducido de 1/9 por quarter.

El sector australiano continúa con una regular demanda para el transporte de cereales y los fletadores se muestran dispuestos a concertar tonelaje en las mismas condiciones que lo venían haciendo anteriormente.

Las exportaciones de carbón se vienen haciendo en pequeña escala, por lo que en los principales mercados los tipos de flete no señalan variación de ninguna importancia en sus cotizaciones.

Continúa la demanda de granos desde el Danubio, habiéndose fijado varios buques de pequeño porte y un barco de 4.400 toneladas en viaje Amberes-Rotterdam, ha sido fletado al tipo de 14/1 ½.

CARBONES

El mercado de Cardiff tiene bastante demanda para granos y principalmente para ciertas especialidades que son muy solicitadas. Las adquisiciones de los f. c. de Francia se cree no produzcan mucho negocio debido a las medidas de restricción de aquel país. Las briquetas y coks están sin alteración en los precios y las demás clases se cotizan al mínimo, siendo los granos los únicos que se mantienen firmes.

Los temporales han demorado la llegada de buques y como consecuencia de esto, hay bastantes cargaderos inactivos.

En Swansea existe buena demanda para antracitas superiores a base de pronta entrega, cotizándose a precios con tendencia al alza. Las clases inferiores se ofrecen con insistencia a fin de descongestionar las plazas que se hallan abarrotadas. Hay muchos menudos de vapor que muestran tendencia a la baja.

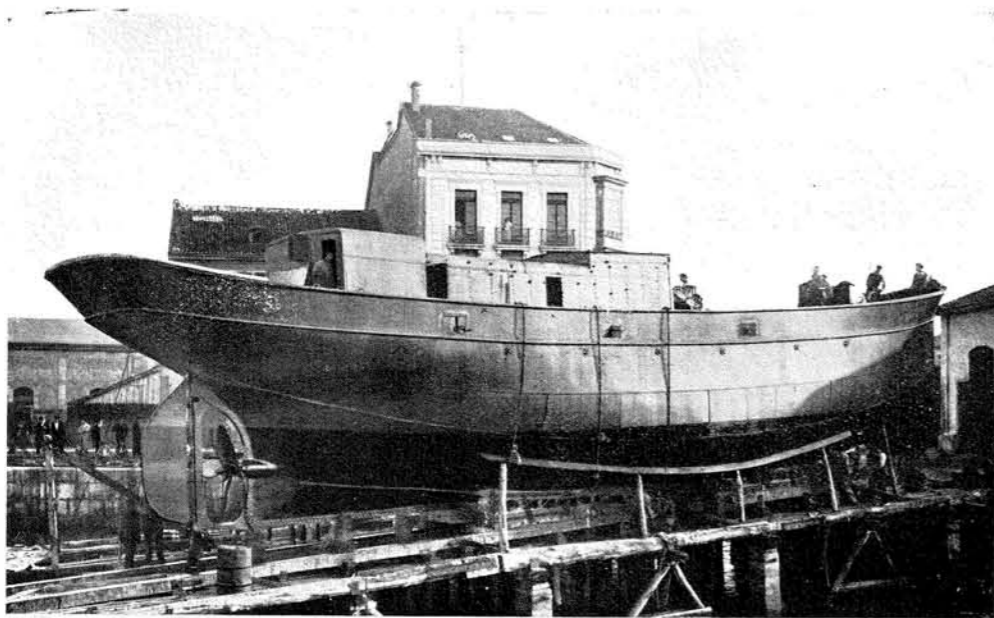
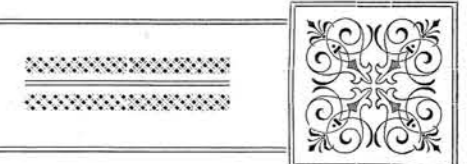
La perspectiva del mercado de Newcastle no es halagadora, pues los productores trabajan intensamente para conseguir colocaciones durante el próximo mes, sin lograr gran cosa. Para el presente, la producción está comprometida. Con pocas excepciones, los precios se cotizan al mínimo. Los mejores de vapor se encuentran firmes para prontas entregas, mientras que abundan otras clases.

En Glasgow ha decaído la demanda para exportaciones, pero las minas de la parte Este están aún con bastantes órdenes, habiendo insistente demanda en granos.

Permanece sin alteración alguna el mercado del interior.

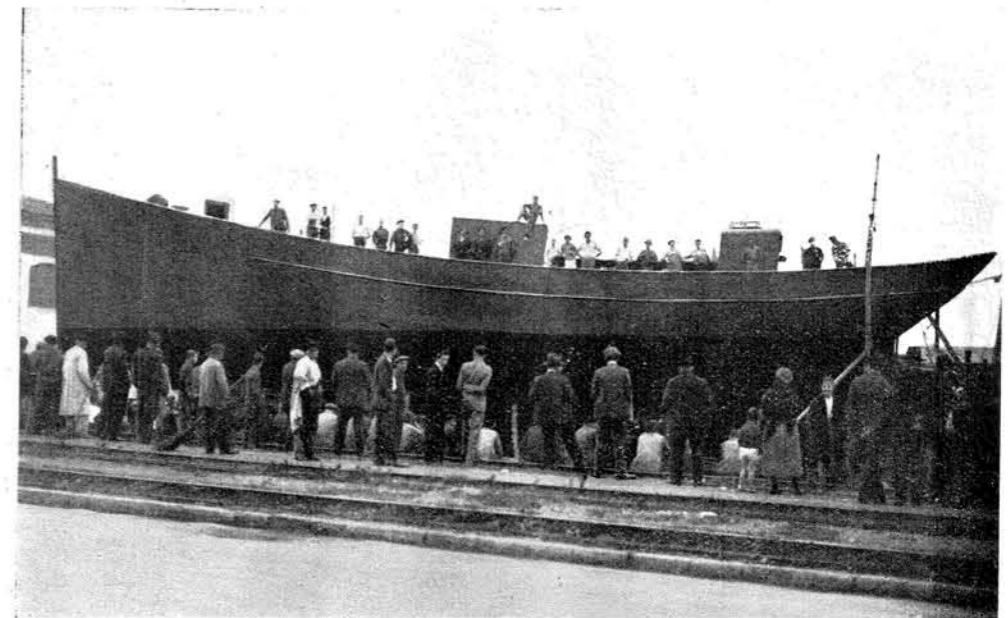


LOS ASTILLEROS DE FOMENTO



EL PESQUERO «VEGASUÁREZ N.º 1»

UNA INDUSTRIA QUE HONRA A GIJÓN



EL PESQUERO «ABASCAL»

Los Astilleros de Fomento han empezado a trabajar desde hace dos años con indudable éxito, debido tanto a la dirección de los mismos como a los elementos materiales con que cuenta. Posee dos rampas capaces para poder construir simultáneamente dos buques de 500 tons. y puede decirse que desde que fueron inaugurados estos Astilleros están de continuo ocupadas aquéllas, como lo demuestra la siguiente estadística de construcciones:

Pareja de buques pesqueros para don José Vega, llamados «Vegasuárez n.º 1 y n.º 2», con las siguientes características: Eslora, 23 metros (entre perpendiculares); manga, 5,30; puntal, 3,10.

Pesquero «Abascal», para los Sres. Hijos de Ángel Ojeda, cuyas características son así: Eslora, 25 metros (entre perpendiculares); manga, 6; puntal, 3,40.

En breve se empezará a construir otro buque igual a éste para hacer pareja con él.

Actualmente se trabaja en la construcción de dos barcasas para la S. A. «Caifer», de Fernando Póo, de estas características: Eslora, 23 metros (entre perpendiculares); manga, 6,50; puntal, 2.

Pero además, los Astilleros de Fomento se dedican a otros trabajos mecánicos, como son las construcciones metálicas de todas clases, lavaderos, entramados, etc., y prueba de ello es que se han construído ya varios lavaderos mecánicos para antracitas, encargados por la Sociedad Minera de San Luis, Antracitas de Brañuelas, Minas de la Reunión y otras Empresas de tal clase, conocedores de la importancia de estos talleres que en el tiempo que llevan de existencia han adquirido gran fama.

Los Astilleros de Fomento son algo que hacía falta en Gijón, y por eso puede decirse que han venido a llenar un vacío que se ha-

cía bien patente en este puerto, dada la importancia pesquera adquirida en los últimos años, y así lo prueba el hecho de que los buques construídos en hierro por estos talleres han sido admirados y alabados por todos los conocedores de la materia, teniendo en cuenta la tendencia que existe de cambiar la construcción de pesqueros de madera por la de hierro, con los últimos adelantos de que constan los construídos por Astilleros de Fomento.

El propietario de esta industria, don Ramón Fernández Montes, persona muy inteligente y competentísima en esta clase de construcciones, pues no en balde fué durante muchos años jefe de talleres de Astilleros de Gijón, por su constancia y laboriosidad y estar siempre pendiente de las mejoras que se introducen en las construcciones navales y mecánicas en general, es una garantía para cuantos quieran hacerle un encargo de tal índole. Esto explica perfectamente el que a pe-

sar de la crisis que está atravesando esta industria de construcciones navales, Astilleros de Fomento, pese al corto tiempo de su existencia, se halle en plena prosperidad, recibiendo a diario encargos y teniendo constante trabajo para cerca de un centenar de obreros que emplea en su industria.

Fruto de todo ello es la laboriosidad y constancia del Sr. Fernández Montes que, como venimos diciendo, merece la confianza de cuantos armadores y entidades se deciden a encargar alguna construcción, pues saben que Astilleros de Fomento han de dejarles plenamente satisfechos en cuanto a lo acabado y solidez de la obra, que siempre ha de responder al objeto que se destina.

Por eso puede afirmarse sin hipérbole que Astilleros de Fomento constituye un orgullo para la industria gijonesa, que con fábricas como ésta adquirirá una fama que nada tendrá que envidiar a la de ninguna otra parte de España en su género.

El Decreto de creación de la Subsecretaría de la Marina Civil

(Continuación).

ministrativas, teniendo a su cargo especialmente el régimen interior de la Subsecretaría y la tramitación de los asuntos generales que no correspondan a una Inspección determinada. A los efectos indicados se establecerá bajo la inmediata dependencia del Secretario general un Negociado central, el cual tendrá a su cargo también el Registro general y Archivo de la Secretaría.

Al radicarse en la Subsecretaría los servicios de que trata el artículo 7.º de la Ley serán distribuidos en las diferentes Inspecciones generales según la mayor analogía de servicios y en la forma que disponga la correspondiente Orden ministerial.

Art. 24. Además de sus funciones privativas y para el ejercicio de las que se expresan a continuación, se agregarán a la Secretaría general otras dos Secciones.

1.ª Económico administrativa.

2.ª Estadística general e Información.

Estarán también afectas a la Secretaría general:

a) La Junta central de Practicajes.

b) La Junta Revisora de los Fondos económicos de la Subsecretaría, la de los procedentes de semáforos y las de los otros organismos que presten servicios dependientes de aquélla.

Art. 25. La Sección económicoadministrativa constará de dos Negociados.

1.º Presupuesto, créditos y material.

2.º Haberes de personal.

Al Negociado primero, corresponderá:

La redacción y ajuste del presupuesto de la Subsecretaría, así como las incidencias del mismo durante su vigencia.

Informar en todos los expedientes que produzcan gastos, respecto de su aplicación a los distintos conceptos del presupuesto y a si existe o no remanente, sin cuyo informe carecerá de validez la resolución.

Llevar la cuenta de los créditos, tanto de los que se vayan reservando como de los que sean concedidos, y también de todos los reconocidos y liquidados, con cargo a los presupuestos de cada ejercicio económico.

MUÑUZURI S.A.
 APARTADO 49
BILBAO

PINTURAS
 SUBMARINAS,
 INDUSTRIALES y
 DECORATIVAS

PARA
ASTILLEROS
 BUQUES MERCANTES
 Y DE LA ARMADA
 YATES Y BOTES

LICENCIAS DE FABRICACIÓN
 V. HÖVELING
 HAMBURGO
 STANDARD VARNISH WORKS
 NEW YORK

The advertisement features a central illustration of a large steamship at sea, with a smaller boat in the foreground. The text is arranged in a structured layout around the ship, including the company name, address, product types, and licensing information.

Informar en las incidencias de los contratos y formular los pliegos de condiciones administrativas de los mismos.

Intervenir en todas las adquisiciones por gestión directa, a cuyo efecto, su Jefe o segundo Jefe formará parte de las Juntas de subasta y concursos.

Proponer resolución de todos los expedientes de gastos de material.

Liquidar y hacer propuestas de libramientos de primas a la navegación y construcción, todo ello con arreglo a las disposiciones vigentes.

Liquidar y hacer presupuestos de libramientos de las subvenciones de todas clases.

Realizar la gestión de los servicios de transporte y de material.

Formar parte de la Junta Revisora de Fondos Económicos de las Escuelas Náuticas.

Al Negociado segundo corresponderá lo siguiente:

Informar y proponer resolución en todos los expedientes que se refieran a devengos del personal de la Marina civil.

Realizar la gestión de los servicios y declaración de derechos de pasaje de dicho personal y del que asista a las Juntas de Navegación y Pesca.

Llevar las incidencias y cumplimiento del contrato de préstamo de veinte millones de pesetas hecho con el Banco de Crédito Industrial.

Formar carpetas resúmenes de las nóminas y liquidaciones de material que formule el Habilitado de la Subsecretaría o que envíen las Delegaciones marítimas y pesqueras y Escuelas Náuticas, sometiéndolas, por conducto del Jefe de la Sección, a la aprobación de la Oficina fiscal correspondiente y a la Ordenación de Pagos, para que ésta pueda expedir los respectivos libramientos.

Ordenar al Habilitado de la Subsecretaría la distribución de las consignaciones por importe de los devengos justificados.

De este Negociado dependerá la Habilitación de la Subsecretaría.

Art. 26. Será Ordenador de Pagos de

la Subsecretaría de la Marina civil uno de los altos funcionarios con destino en ella que designe el Ministro de Hacienda.

Art. 27. Las funciones fiscales de orden administrativo serán ejercitadas por un funcionario del Cuerpo de Intervención civil de Marina, que tendrá a su cargo este único cometido y actuará como Delegado del Interventor civil. Este funcionario tendrá su oficina en el mismo edificio ocupado por la Subsecretaría de la Marina civil.

Art. 28. La Sección de Estadística general se dividirá en dos Negociados:

1.º Información nacional y extranjera, Biblioteca y edición del «Boletín Oficial» y demás publicaciones de la Subsecretaría.

2.º Estadísticas generales.

Corresponderá al primero, entender en cuanto no sea de la competencia de otro Ministerio, de las relaciones con los Agentes Consulares y Comerciales en el Extranjero, Seguro, Convenios, Tratados internacionales sobre el Comercio marítimo y navegación, Arbitrajes y recopilación de datos informativos sobre las siguientes materias:

a) Legislación marítima, mercantil extranjera.

b) Marina mercante mundial e industrias marítimas.

c) Tarifas de puertos extranjeros.

d) Procedimientos de conservación y transportes frigoríficos.

e) Compraventa de buques.

f) Cotización de valores navieros.

g) Estadísticas extranjeras relacionadas con la Marina mercante, construcción naval, tráfico marítimo, pesca, etc.

h) Estado regular periódico sobre el resultado financiero de la explotación de las líneas servidas por las principales Compañías navieras del mundo.

i) Biblioteca y edificio del «Boletín Oficial» y de las demás publicaciones de esta Subsecretaría.

Este Negociado tendrá a su cargo la lectura de las revistas profesionales, nacionales y extranjeras, remitiendo nota de los sumarios a

los Inspectores generales y Secretario general, quienes ordenarán la traducción de los trabajos que juzguen de interés para sus respectivas dependencias.

A las órdenes del Jefe de este Negociado habrá el número de traductores y personal auxiliar que consigne la plantilla de funcionarios de la Subsecretaría.

El segundo Negociado de Estadísticas ge-

nerales centralizará y formalizará las estadísticas parciales de todos los servicios afectos a la Subsecretaría.

Art. 29. La Junta Central de Practicas será presidida por el Subsecretario o uno de los Inspectores generales, siendo Vocales los Jefes de las Secciones de Puertos y Costas, de Navegación y Tráfico, y de Comuni-

(Continuará).

S. A. Depósito de Carbones de Tenerife

— G I J Ó N —

CARBONES

Consignatarios :-: Fletamentos

Agencia de las Compañías Hamburguesas

Telegramas: DEKADE :-: Teléfono 1119 :-: Apartado 44

GUMERSINDO JUNQUERA

G I J O N - M U S E L

**Armador - Consignatario de Buques
Carbones - Fletamentos**



V A P O R E S

LUIS ADARO.....	3.400 Tons.
MARIA ADARO....	3.650 »
GUMERSINDO JUNQUERA.	5.800 »
MARUJA Y AURORA.....	6 850 »

TELÉFONO 17-00

APARTADO 176

TELEGRAMAS:

JUNSECA

G I J O N

**Suministro rápido de carbones a precios reducidos, para los puertos de
Gijón, Musel, Avilés y San Esteban de Pravia**

No pudo llevar a cabo ninguna labor

Durante los días 14 al 22 de octubre último se celebró en Madrid la Conferencia Pesquera convocada por el Ministerio de Trabajo a fin de armonizar los intereses de los armadores de buques de pesca y de los tripulantes de los mismos.

Presidió esta Conferencia el Sr. Saralegui

tos de vista, que al cabo de ocho días hubieron de darse por terminadas las reuniones sin haberse llegado a un acuerdo en ninguno de los temas, por lo cual holgaba continuar con la Conferencia, puesto que no se veía la posibilidad de llegar a puntos de avenencia. Los obreros pidieron que se ejecutase la ley de



GRUPO DE ASISTENTES A LA CONFERENCIA

en nombre del Director General de Trabajo, acudiendo a la misma 32 representantes.

Se discutieron diversos temas, pero los principales fueron los siguientes:

Reglamentación de la jornada a bordo de los buques; funcionamiento de los Jurados Mixtos; idem de la Bolsa de Trabajo y Montepío Marítimo Nacional.

Las deliberaciones acerca de todos los temas sometidas a la Conferencia, fueron muy encontradas y cada una de las partes deliberantes sostuvo sus puntos de vista con todo tesón.

Tanto obreros como armadores se mostraron tan irreductibles en sus respectivos pun-

trabajo a bordo estrictamente y los patronos dicen que por las especiales modalidades de los servicios de pesca no se puede aceptar la ejecución de la ley en toda su integridad.

En vista de todo esto, se convino en que ambas representaciones hagan el estudio de las ponencias y envíen por escrito su opinión al Ministro de Trabajo para que resuelva el asunto.

En lo referente a la incorporación del personal pesquero al Montepío Marítimo Nacional, se acordó constituir una Comisión para estudiar el régimen y funcionamiento del Montepío Marítimo Pesquero, formando

aquella tres representantes patronos y tres obreros.

Se tomó en consideración la propuesta de constitución del Jurado Mixto almadrabeto y se dará traslado de ella a los Poderes Públicos para su resolución.

Con respecto a la protesta de los obreros por no haber sido invitado a la Conferencia un representante de la minoría de maquinistas

navales, afecta a la Asociación de Oficiales de la Marina Civil, el Presidente manifestó que se trata de una falta a causa de ignorancia, porque si la presidencia hubiera conocido la existencia de esa minoría de maquinistas navales, la hubiera convocado a reunión como a las demás entidades representadas en la Asamblea.

La Conferencia se dió por clausurada el día 22 en la forma en que dejamos dicho.

SOCIEDAD METALURGICA DURO-FELGUERA

Compañía Anónima.- Capital social: 78.000.000 de pesetas



Carbones gruesos y menudos de todas clases y especiales para gas de alumbrado.
COK metalúrgico y para usos domésticos.

SUB-PRODUCTOS de la destilación de carbones: *benzoles* auto, lavado, quitamanchas, solvente.

Sulfato amónico con 20 a 21 por 100 de nitrógeno.

Brea: creosota y aceites pesados para motores semi-Dienel en impregnación de traviesas.

HIERROS Y ACEROS laminados en barras de todas clases y formas para el comercio.— VIGUERÍA y demás hierros de construcción.— CHAPAS, PLANCHAS y PLANOS ANCHOS para construcciones civiles y navales.— CHAPAS ESPECIALES para calderas.— CARRILES para minas y ferrocarriles de vía ancha y estrecha.—

ACERO EXTRADULCE marca X equivalente al hierro sueco.

Los productos de esta Fábrica han sido reconocidos y aceptados por el Registro del Lloyd de Londres.

Tubería fundida verticalmente en batería para conducciones de agua, gas y electricidad, desde 5 hasta 120 centímetros de diámetro, y para todas presiones: *chapas perforadas y cribas, vigas armadas, armaduras metálicas* y demás trabajos de gruesa calderería; *acero moldeado* en todas sus aplicaciones.

FLOTA

Vapor VALENTIN RUIZ SENEN..	5.860 d. w.		Vapor SOTON.....	2.025 d. w.
Vapor CIAÑO.....	4.570 d. w.		Vapor SAMA.....	1.080 d. w.
Vapor MOSQUITERA.....	2.750 d. w.		Vapor LLODIO.....	950 d. w.

Dirección Postal: MADRID Alcalá, 55- Apartado 529. GIJÓN Apartado 51. LA FELGUERA (Asturias).
Telegramas - Telefonemas: Duro Duro Duro-Sama



SECCIÓN DE PESCA



UNA QUINCENA PÉSIMA

Así puede calificarse la transcurrida últimamente, pues durante la misma fueron de reducida importancia las caladas obtenidas por las parejas de esta flota pesquera, y además, hubo varios días en que no pudieron salir a la mar a causa del mal tiempo.

Hubo escasez de todas clases y a pesar de ello los precios permanecieron sin alcanzar elevación que compensara la misma.

Solo merece destacar en dicha quincena la marea conseguida por una de estas parejas que trajo unas 120 cajas de besugo, que fué vendido al precio de 1,40 a 1,50 pesetas el kilo.

Por lo demás, y como se dice, ha sido de malos resultados, pues incluso algunas parejas que se decidieron a ir a trabajar en la Estaca, dada la pobreza de las caladas que hacían en estas playas, retornaron con mareas semejantes a las que aquí hubieran hecho.

Promedio de precios obtenidos en las ventas de pescado efectuadas en la Rula de Gijón, desde el 11 al 25 de Octubre de 1932

CLASE DE PESCA	11	12	13	14	15	17	18	19	20	21	22	24	25
Merluza.....	3,20	3,00	3,00	3,49	3,88	3,69	3,51	3,57	3,00	2,90	2,79	3,00	2,70
Pescadilla....	1,55	1,59	1,36	1,59	1,49	1,42	1,55	1,70	1,55	1,39	1,40	1,38	1,31
Besugo.....	1,79	1,59	1,77	1,81	1,92	1,82	1,94	1,74	1,45	1,60	1,74	1,69	1,60
Pancho.....	1,19	1,10	1,13	1,20	1,30	1,03	1,10	1,12	1,10	1,25	1,20	1,20	1,24
Gallos.....	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,08	0,95	1,60	0,84	0,92	1,12
Congrio.....	2,00	2,50	2,00	2,80	2,30	2,16	2,49	2,13	3,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Congria.....	0,59	1,51	1,40	»	1,58	1,66	»	1,48	2,00	1,46	1,50	1,50	1,36
Mero.....	4,12	3,80	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Barbadas....	0,64	1,00	0,56	1,00	0,77	0,78	0,79	0,81	0,66	0,80	0,51	0,70	0,61
Abadejo.....	1,44	1,49	»	»	»	1,60	»	»	»	»	»	»	1,92
Matute.....	0,40	0,33	0,38	0,33	0,42	0,40	0,33	0,30	0,33	0,36	0,33	0,51	0,36
Pelao.....	0,43	0,33	0,34	0,33	0,41	0,31	0,33	0,34	0,33	0,38	0,33	0,33	0,35
Potas.....	1,00	0,91	1,00	1,00	0,94	0,85	1,00	1,00	1,00	1,00	0,92	0,91	0,88
Palometa....	1,12	0,81	0,75	0,85	»	0,66	0,68	0,71	0,67	0,65	0,69	»	»
Chicharros...	»	0,33	»	»	»	0,30	0,33	»	0,33	»	0,33	0,33	»
Lenguados...	»	»	6,00	»	»	6,00	»	»	»	»	»	»	»
Reyes.....	»	»	»	»	»	1,00	»	»	»	1,18	»	»	1,42
Langostinos..	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4,10	»	»	»

MUSEL

Movimiento habido en los turnos par
desde el 10 al 25

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.er TURNO =====				
7 Octubre.	12 Octubre.	Caruso	1.500	Cádiz.
12 id.	20 id.	Urola	6.200	Barcelona.
13 id.	25 id.	Norte	5.000	id.
20 id.	cargando	Ituntzar Mendi	1.800	Sagunto.
24 id.	esperando	Maruja y Aurora	6.500	Barcelona.
25 id.	id.	V. Ruiz Senén	5.550	id.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
1 Octubre.	11 Octubre.	Rentería (mineral de hierro)	3.800	Ymuiden.
11 id.	17 id.	Sud	4.500	Valencia.
13 id.	21 id.	A. Senra	2.500	Barcelona.
19 id.	cargando	Manelina R	3.500	id.
24 id.	esperando	Ciaño	4.550	Cádiz.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.er TURNO =====				
8 Octubre.	12 Octubre.	Agadir	620	Bilbao.
17 id.	18 id.	Sama	1.040	id.
18 id.	21 id.	Agadir	460	id.
20 id.	24 id.	Sotón	1.700	Cartagena.
22 id.	cargando	Magdalena R. Garcia	4.400	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
6 Octubre.	13 Octubre.	Astillero	470	S. Sebastián.
7 id.	15 id.	José María	500	Pasajes.
8 id.	17 id.	Elgueta	420	Bilbao.
13 id.	17 id.	María	400	S. Sebastián.
13 id.	19 id.	Lolina	400	Pasajes.
17 id.	21 id.	Suevia	420	Bilbao.
18 id.	22 id.	Juan Artaza	400	Pasajes.
21 id.	25 id.	María	400	S. Sebastián
21 id.	cargando	Astillero	460	id.
22 id.	esperando	José María	500	Pasajes.
24 id.	id.	Elgueta	420	id.
24 id.	id.	Iturri Ripa	420	S. Sebastián.
25 id.	id.	Lolina	400	Vigo.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
12 Octubre.	12 Octubre.	Sotón	1.900	Santander.
14 id.	17 id.	Mina Carrio	3.800	Cádiz.
20 id.	25 id.	Mina Piquera	5.200	Valencia.

GIJON

a carga de carbón por estos puertos

Octubre de 1932

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
10 Octubre.	15 Octubre.	Numa	4.400	Barcelona.
12 id.	12 id.	Llodio	900	Bilbao.
13 id.	19 id.	C. de Zubiria	4.600	Tarragona.
13 id.	21 id.	A. Senra	2.500	Barcelona.
15 id.	18 id.	Mariavi	340	Santander.
17 id.	19 id.	Llodio	900	Bilbao.
17 id.	21 id.	Mont Seny	860	Pasajes.
18 id.	21 id.	Juan Artaza	200	id.
18 id.	19 id.	Agadir	160	Bilbao.
19 id.	20 id.	Ondárroa.	100	Lekeitio.
20 id.	25 id.	Sotón.	200	Cartagena.
20 id.	25 id.	Iluntzar Mendi	1.200	Sagunto.
21 id.	cargando	V. de Chavarri	4.600	Tarragona.
22 id.	25 Octubre.	Mariavi	340	Santander.
24 id.	esperando	Sama.	1.040	Bilbao.
24 id.	id.	C. Hevia.	220	Coruña.
24 id.	id.	Margarita	320	Pasajes.
25 id.	id.	Mosquitera	2.750	Málaga.
===== GIJÓN - DARSENA. — F. C. DE LANGREO =====				
4 Octubre.	11 Octubre.	Iturri Ripa	400	Bilbao.
6 id.	12 id.	Ana	320	Pasajes.
6 id.	12 id.	Recalde	115	Navia.
6 id.	12 id.	Lekeitiarra	220	Zumaya.
6 id.	13 id.	C. Hevia	220	Coruña.
7 id.	14 id.	Vito	190	Zumaya.
7 id.	15 id.	Duone	180	id.
8 id.	15 id.	Brens.	160	Vigo.
8 id.	18 id.	Carmen	230	Santander.
10 id.	20 id.	Juanito	150	Coruña.
13 id.	19 id.	Íneschu	180	S. Sebastián.
14 id.	21 id.	Airoso	130	Coruña.
14 id.	21 id.	Antonieta.	120	Deva.
15 id.	22 id.	Lola	240	Santander.
17 id.	24 id.	Zubieta	160	Zumaya.
17 id.	25 id.	Magdalena	240	Santander.
17 id.	cargando	Josefa Mari	230	Villagarcía.
19 id.	»	Amelia	150	Coruña.
20 id.	esperando	Begoña 7.	210	S. Sebastián.
21 id.	»	Vito	180	id.
22 id.	»	Manuel Millán	120	Vegadeo.
24 id.	»	Víctor	115	Lekeitio.
24 id.	»	Rosita	140	Santander.
24 id.	»	María Santiuste	500	id.

A V I L E S

Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la 2.^a decena de Octubre de 1932

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
2.^a decena de Octubre				
10 Octubre.	13 Octubre.	Arnao	7	Bilbao.
8 íd.	14 íd.	Faustino R. S. Pedro	3.598	Id.
11 íd.	14 íd.	Jesús Antonio.	1.500	Alicante.
14 íd.	14 íd.	Fortunata	2	Luarca.
13 íd.	14 íd.	Cementos Rezola núm. 2	20	Coruña.
7 íd.	15 íd.	Alfonso Fierro	2.386	Alicante.
15 íd.	15 íd.	Sisarga	6	Villagarcía.
16 íd.	17 íd.	México	6	Navia.
17 íd.	18 íd.	Asturias	85	Coruña.
12 íd.	19 íd.	Torras y Bages	2.203	P. de Mallorca.
15 íd.	19 íd.	Juli	160	Ribadesella.
19 íd.	19 íd.	Belarmina	3	Coruña.
20 íd.	20 íd.	Arnao	96	Requejada.
19 íd.	20 íd.	Jone Miren	10	Bilbao.
TOTAL...			10.082	

Manuel G. Morán

EFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

Depositario exclusivo de la Vacuum Oil C^o S. A. E.

Aceites para la Marina MOBILOLS

Empaquetaduras y juntas BELDAM

Cables de Alambre ingleses "British Ropes Ltd." - Cadenas de la casa "Old Hill" con certificado del "LLOYDS" y todo lo concerniente a ferretería naval, de la casa "Gotseher & C.^o", de Birmingham

San Juan de Nieva (Avilés)

Telegramas
Telefonemas

MORÁN-AVILÉS

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

Relación del carbón embarcado por este puerto durante la 2.^a decena de Octubre de 1932

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
2.^a decena de Octubre				
4 Octubre.	12 Octubre.	Tarraco	3 366	Valencia.
7 id.	12 id.	Jaime Girona	3.464	Bilbao.
5 id.	12 id.	Aurora	1.001	Id.
7 id.	12 id.	Juanes	196	Zumaya.
8 id.	16 id.	Roberto	187	San Sebastián.
12 id.	16 id.	Nervi6n	1.141	Bilbao.
13 id.	16 id.	Pep6n	557	Pasajes.
12 id.	16 id.	El Caudal	1 074	Id.
12 id.	16 id.	Marqu6s de Urquijo	3.716	Bilbao.
12 id.	16 id.	Josefa	301	Pasajes.
13 id.	16 id.	Aller	204	Bilbao.
15 id.	18 id.	Abando	1 123	Barcelona.
14 id.	18 id.	Golondr6n	127	Coru6a.
2 id.	20 id.	Villa Selgas	584	Bilbao.
15 id.	20 id.	Jaime Girona	2.883	Id.
TOTAL...			19 924	

GRANDES ALMACENES DE EFECTOS NAVALES

DE

ENRIQUE VALDES Y PRIDA

PRECIOS SIN COMPETENCIA

Unica Casa del ramo en este puerto :- Frente a los muelles

TEL6FONO 19

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

Toneladas de carbón embarcadas por los diferentes cargaderos que se citan
— durante la 1.^a y 2.^a decena de Octubre de 1932

		I. ^a DECENA	2. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.	Turno 1. ^o	4.321,47	6.568,08
	Id. 2. ^o	2.351,45	6.216,67
	Id. 3. ^o	4.246,25	1.672,94
	Id. 4. ^o	1.823,22	2.493,64
	Grúas chicas	146,49	812,15
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.	Cargaderos	4.336,69	21.137,54
	Grúas chicas	1.236,28	1.115,94
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C.	Cargaderos	2.943,05	3.544,54
	Muelles	402,50	408,50
Totales en las dos decenas....		21.807,40	44.042,00
AVILÉS		20.506,00	10.082,00
SAN ESTEBAN PRAVIA		17.362,00	19.924,00



Domicilio social y dirección: **ABBAÑA (Asturias)**

Dirección telefónica: **FÁBRICA-MIERES (Oviedo)**

Dirección telegráfica: **FÁBRICA-MIERES**

LINGOTE de afino y de moldería. - Hierros laminados. - CONSTRUCCIONES METÁLICAS: Puentes, calderas, vigas armadas, tinglados, mercados, vagones de hierro para minas y otros. - CARBONES propios para cok, gas y vapor. - COK superior para cubilotes y usos metalúrgicos y domésticos. - SUBPRODUCTOS DERIVADOS DE LA HULLA: sulfato de amoniaco, benzoles de diversos tipos, quitamanchas, solvent, etc., alquitrán deshidratado para carreteras, brea, naftalina.

AGENCIA EN MADRID: Hortaleza, 3 - AGENCIA EN GIJON: Marqués de San Esteban, 22



INFORMACIONES VARIAS



COMPRA-VENTA DE BUQUES

Vapor «Fernando», de acero, construido en el año 1906, de 4.016 toneladas de registro bruto y 2.477 netas. Vendido por la Naviera Pereda S. A., de Santander a desgüazadores del mismo puerto, en ptas. 95.000.

Vapor «Nalón», acero, de 1.537 tons. registro bruto, 905 netas, construido en el año 1899. Vendido por la S. A. Marítima Nalón, de Barcelona a D. Federico G. Fierro, de San Esteban de Pravia.

LOS CONTRATOS DE FLETAMENTO EN EL RÍO DE LA PLATA

En el informe semanal que publica la casa J. E. Turner y Compañía, de Londres acerca del mercado del Plata, se afirma que el tonelaje global fletado para cancelar en octubre es de 444.000 d. w. y para cancelar en noviembre unas 47.000 d. w. La oferta visible de tonelaje aún no comprometido y listo para empezar a cargar hacia el 5 de noviembre es de 435.000 d. w. Aparte de esto se calcula en unas 50.000 d. w. el tonelaje disponible en la costa del Brasil, que podría cargar en el Plata durante el mes corriente.

ASPECTOS ACTUALES DE LA INDUSTRIA NAVIERA

Un significado armador inglés ha dirigido recientemente una carta al Director del «Lloyd's List» comentando la afirmación hecha días antes en dicha publicación de que aún quedan barcos de tipo moderno capaces de ser explotados con beneficio en las condiciones actuales de los fletes.

Pregunta el firmante de la carta en qué rama o ramas del comercio marítimo puede existir aún semejante posibilidad, de la que provisionalmente se permite dudar, toda vez que la experiencia diaria de cuantas empresas conoce, es que no hay barco de carga de tonelaje medio que llegue siquiera a cubrir los gastos de explotación, sobre todo en los países en que los proyectos de reducción y desguace ya en curso de ejecución exigen la aportación de condiciones extraordinarias.

Cita el caso de varios barcos de unas 7.500 tons. d. w., de construcción moderna que han sido vendidos recientemente por poco más de la mitad de su precio de coste. Y se pregunta cómo podrían ocurrir pérdidas de valor tan considerables si fuese cierto que la mayor eficiencia—por otra parte, innegable—de los buques de tipo moderno y su mayor margen de economía pudiera llegar a compensar la enorme depresión de los mercados de fletes.

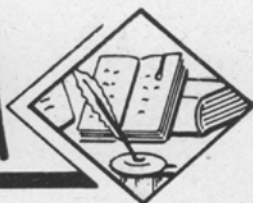
ACUSE DE RECIBO

Hemos recibido un ejemplar del folleto «Ampliación del puerto del Musel», del que son autores los Sres. D. Gumersindo Junquera y D. Isidro Suárez Morís, representantes de la Cámara de Comercio en la Junta de Obras del Puerto de Gijón-Musel, y del cual nos ocupamos extensamente en uno de nuestros últimos números.

Por hoy nos limitamos al acuse de recibo de este folleto, pues además de lo que ya hemos dicho, habremos de hablar nuevamente acerca de la parte económica del folleto, agradeciendo a sus autores la atención que tuvieron con nosotros por su envío.



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



DECRETO CREANDO LA DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Artículo 1.º Se crea en el Ministerio de Obras Públicas la Dirección general de Puertos, con las mismas facultades y atribuciones en los servicios de Puertos, cualesquiera que sea su clase, que las demás Direcciones generales del Ministerio tienen con relación a los respectivos servicios a su cargo.

El Director general será de libre designación del Ministro de Obras Públicas.

La nueva Dirección ejercerá la alta inspección técnica y administrativa de todas las Juntas y Comisiones de Obras de puertos.

Art. 2.º Se autoriza al Ministro de Obras Públicas para nombrar libremente Comisarios en aquellos puertos donde lo considere de conveniencia. Estos Comisarios serán Presidentes de las respectivas Juntas y Jefes de todos los servicios, con excepción de los exclusivamente técnicos, que continuarán a cargo de los Ingenieros Directores, si bien corresponderá su alta imposición a los Comisarios, como delegados del Ministro. Los Comisarios podrán interponer su veto a los acuerdos de las Juntas. Este veto tendrá carácter suspensivo, convirtiéndose en definitivo si el Ministro lo confirma.

El cargo de Comisario es incompatible con el ejercicio de cualquier otro, sea público o privado, incluyéndose entre aquéllos los de elección popular.

El sueldo del Comisario será equivalente a la remuneración total asignada al Ingeniero Director del puerto en que aquél actúe, su-

plementándose con un 10 por 100 de aumento sobre esa retribución global.

Si el Comisario fuese funcionario civil o militar, el sueldo que en aquel concepto disfrute no podrá servirle en ningún caso como regulador de sus derechos pasivos.

Art. 3.º Queda disuelta la Junta Central de Puertos, pasando a la Dirección todos los servicios que estén a cargo de aquélla.

El personal agregado a la Junta Central que procediese de las Juntas de Obras de puertos, se incorporará a sus destinos en éstas.

El Ministro de Obras públicas dispondrá lo que estime procedente respecto a la utilización, excedencia o cese del personal restante al servicio de la Junta Central.

Art. 4.º Por el Ministro de Obras públicas se dictarán las instrucciones, normas o disposiciones necesarias para reorganizar los servicios a cargo de la nueva Dirección creada por el presente Decreto.

Madrid, 26 de Octubre de 1932.

DISPONIENDO QUE LOS CARGOS VACANTES DE LA SUBSECRETARÍA NO PODRÁN SER CONCEDIDOS A FUNCIONARIOS JUBILADOS —

Ilmo. Sr.: Declarada por el artículo 96 del Estatuto de Clases Pasivas del Estado la incompatibilidad entre las pensiones civiles o militares con sueldos, haberes o gratificaciones que se paguen con fondos generales, provinciales o municipales; y siéndolo también los sueldos de los militares en situación de reserva con los mismos emolumentos,

El Gobierno de la República ha tenido a

bien disponer que los cargos de esa Subsecretaría de la Marina civil, vacantes en la Administración central, regional, provincial y local, no podrán ser concedidos a funcionarios civiles jubilados o militares retirados o en la reserva, pertenecientes a los ramos de Guerra y Marina; haciéndose extensiva dicha incompatibilidad a los funcionarios que perciban ho-

norarios por servicios prestados en nombre del Estado y con arreglo a aranceles oficiales.

Es también la voluntad del Gobierno de la República, que si a alguno de los actuales funcionarios dependientes de esa Subsecretaría les alcanzasen las mencionadas incompatibilidades, se decrete su cese.

Madrid, 20 de Octubre de 1932.

NICOLAS LAFUENTE

ARMADOR Y CONSIGNATARIO

VAPORES

<u>Velasco, 15 - bajo</u>	Astillero. 480 tons. Juanes 200 » Aller. 200 » Vito 180 »	<u>SANTANDER</u>
---------------------------	--	------------------

Representante de los Cementos Portland "Rezola", de San Sebastián

Telegramas } Telefonemas }	LAFUENTELORZA	Teléfonos } Oficina: 1.187 Domicilio: 1.722
-------------------------------	---------------	---

ROQUE DE ELEXPURU

— BILBAO —

Exportación de madera para minas

A. de Mazarredo, 16 - Teléfono 12558

Representante para Asturias:

CONRADO PINEDA

Langreo, 1 :: GIJÓN :: Teléfono 24-91

AGENCIA MARÍTIMA

GONZALEZ-ALEGRE HERMANOS

VIGO
&
VILLAGARCIA

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

SEGUROS MARÍTIMOS - FLETAMENTOS - COMISARIA DE AVERÍAS
 DESPACHOS DE ADUANAS - COMISIONES - TREN DE GABARRAS

TELEG. TELEF. CABLE.	}	ALEGRE
----------------------------	---	--------

A. B. C. code 6.^a Edic.

CORCHO HIJOS, S. A.

SANTANDER

Reparación de Buques-Dique seco de carena al lado de los Talleres para buques hasta 7.000 toneladas-Construcción de Buques-Soldadura eléctrica y autógena-Reparación y construcción de maquinaria-Turbinas hidráulicas-Fundición de hierro. Apartado de y Oficina, 12-02 Fabricación de aparatos sanitarios en hierro esmaltado. Correos 83

Dirección telegráfica y telefónica: CORCHO - SANTANDER

REEM suministrará a Vd. el tipo apropiado de aceite o grasa que precise para sus máquinas, motores, etcétera.

Unicos importadores y distribuidores en España de tan acreditados lubricantes

S. A. REEM

Apartado 111

OVIEDO

Teléfono 4038

Teléfono 11.721 :: Telegramas: CANDINA
Plaza de la Estación, 3-2.º **BILBAO**

José María Candina

ARMADOR CONSIGNATARIO
FLETAMENTOS -:- SEGUROS GENERALES
COMPRAVENTA DE BUQUES -:- CARBONES
ESTIBAS Y DESESTIBAS

Representante general para España de
S. INSTONE & Co. Ltd.

Agentes en Londres, Cardiff, Newcastle, París, Rotterdam, etc.

TALLERES DE G. RIERA

— GIJÓN —

(Próximos al puerto del Musel)

Teléfono 34-44

Reparación de buques. — Construcción de maquinaria y calderas para los mismos. — Reparaciones en general. — Talleres mecánicos. — Calderería. — Forja y Fundición.

DOMINGO MUMBRU

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS
BARCELONA

Telegramas } DOBRÚ
Telefonemas }

VIA LAYETANA, n.º 12 - 1.º
Teléfonos núms. 13228 y 13327

LA PRESERVATRICE PARIS
: 1864 :

SEGUROS DE TRIPULACIONES

Responsabilidad Civil de Farmacéuticos, Combinado de Automóviles, Complementario del de la Vida, Equipajes, Individual de viajes, Transportes, Robo, &. &.

REPRESENTANTE GENERAL:

D. Eusebio Alvarez Cañedo

San Bernardo, 107, bajo **GIJÓN**

FERNANDO GARCIA CASTILLO

CONSIGNATARIO DE BUQUES

FLETAMENTOS

Agente de VAPORES COSTEROS S. A., Bilbao

Dirección telegráfica y telefónica: **TREVI@AR**

Teléfono 1.862 - Oficinas: Calderón, 15, 1.º

SANTANDER



CASA DEL RIO

MUEBLES

INSTALACIONES DE OFICINAS

La mejor orientada en toda clase de instalaciones de negocios en todos estilos y clases

PIDAN PROYECTOS

OVIEDO

Uría, 28

BANCO MINERO INDUSTRIAL DE ASTURIAS

GIJON

CAPITAL: 10.000.000 DE PESETAS

Realiza toda clase de operaciones de Banca y Bolsa. - Giros, préstamos, descuentos, depósitos, cartas de crédito, etc., etc.

Compra-venta de monedas y billetes extranjeros
CAJA DE AHORROS

Intereses que abona: 3 por 100 anual

Dirección Telegráfica: BANMINAS

LEOPOLDO LÓPEZ BARRUTIA

BILBAO

Armador y Consignatario de Buques

Comisiones - Representaciones - Fletamentos

Apartado 127

Telegráfica } Kataliñ
Telefónica }

José Pérez Fernández

CARBONES CARDIFF Y DE ASTURIAS, SAL

CONSIGNACIONES Y FLETAMENTOS

EXPORTACION DE PUNTAL DE PINO PARA MINAS

SEGUROS MARITIMOS

COMISARÍA DE AVERIAS

Teléfono núm. 39

Telefonemas: PÉREZ FERNANDEZ

Telegramas: PEFERNANDEZ

APARTADO NÚM. 20

VILLAGARCIA DE AROSA

(PONTEVEDRA)

JOSÉ SÁNCHEZ DEL BUSTO

EXPORTACION DE CARBONES

Dirección Telegráfica: } JOSANBUS
» Telefónica: }

TELEFONO 20-91

Pi y Margall, 35 - 1.º

GIJON

Fábrica de Pinturas PULCHRA

Teléfono 3.800-SANTANDER

PATENTES «MATEOLA» - ESMALTES
PINTURAS - BARNICES - SECANTES

COLORES - ACEITES

AGUARRAS - BROCHERÍA

Venta exclusiva:

E. Pérez del Molino, S. A. - SANTANDER

CONSTANTINO GARCIA Y GARCIA

COMPRA Y VENTA DE HIERROS
Y METALES VIEJOS

CALDERAS DE VAPOR, marítimas y terrestres
Anclas patentes y antiguas

Cadenas, Grilletes, Tensores, Guardacabos,
Pastecas, Faroles, Muelles de Guardines, & &
CADENAS PARA PAREJAS DE PESCA

BALAGÓN, 13 y 24 (Natahoyo) - TELÉFONO 31-27

— ♦ — G I J O N — ♦ —

— T O L D O S Y B A N D E R A S —

“ E C H A N I Z ”

TELÉFONO 25-18

G I J O N

Juan Navarro Dagnino

CAPITAN DE CORBETA

— AVILES —

PUBLICISTA DE OBRAS NAUTICAS

El giro-compás (Aguja giroscópica)

Manejo de las cartas marinas inglesas y españolas

Vocabulario marítimo inglés-español y español-inglés

Gran tratado de maniobra de buques “Arte Naval”

Edición española de las tablas de Newton y Pinto

Tratado de navegación “Manual del Oficial de Derrota”

A todo marino, armador, consignatario,
etc., le interesa poseer estas obras.

Pedidos al autor.

Andrés Ruiz de Velasco

Calle del Carmen, 30, 32 y 34

G I J O N

CONSIGNACIONES, FLETAMENTOS

CARBONES, SEGUROS

AGENCIA DE ADUANAS

TELÉFONO 19-05

APARTADO N.º 201

Telegramas y Telefonemas: “RUIDEVELASCO, GIJÓN”

CODES { A. B. C. 5.ª EDICIÓN
SCOTT'S 10.ª EDICIÓN

INDATOS, S. A.

CARBONES Y LUBRIFICANTES

Prolongación Antonio López, n.º 3

Teléfono 3.785

SANTANDER

Ceferino Ballesteros

GIJÓN - MUSEL



CONSIGNATARIO DE BUQUES
AGENTE DE ADUANAS
CARBONES - FLETAMENTOS
COMISIONES - CONSIGNACIONES
MADERAS PARA MINAS



CASA CENTRAL

Paseo del Prado, 6

MADRID

Sucursales { AVILES
 GIJON

Telegramas y Telefonemas: BALLESTEROSCO

NICANOR NOVAL HEVIA

GIJÓN

MADERAS PARA MINAS
SIERRAS MECÁNICAS
Y CARBONES

Armador del vapor C. HEVIA
220 tons.

Marqués de San Esteban, 31

Teléfono 11-37

LUIS LIAÑO (S. en C.)

ARMADORES Y CONSIGNATARIOS DE BUQUES
SANTANDER

Telegramas } **LIAÑO**
Telefonemas }

Apartado 18 :: Teléfono 2850

Oficinas: Paseo de Pereda, núm. 35

Minas de Respinedo

JESUS FERNANDEZ

OFICINAS:

Marqués de San Esteban, número 2

GIJÓN

VAPORES DE GUMERSINDO RIESGO VALLINA

— G I J O N —

Telegramas }
Telefonemas } **RUDESCO**

Teléfono 30-23

Apartado 142

ÁNGEL ALVAREZ, S. en C. - Avilés

ARMADORES y CONSIGNATARIOS
AGENTES DE ADUANAS ; SEGUROS MARÍTIMOS
EXPORTACIÓN DE CARBONES

GRANDES ALMACENES DE SAL

AGENTES DE VAPORES COSTEROS
CONTRATOS DE SALVAMENTOS DE BUQUES
BOMBAS DE ACHIQUE DE 1.000 TONS. POR HORA

Telegramas } **ANGELVAREZ** **APARTADO NÚM. 31**
Telefonemas }
Oficinas: AVILÉS 72
Teléfonos Id. San Juan de Nieva 3
 Particular 99

VAPORES:
Caruso... 1.350 Tons. Aida..... 350 Tons.
Lolina... 400 Margerita 270
 Africana.. 150

Cía. T. V. LITORAL ASTURIANO (S. A.)

FUNDICION DE HIERRO Y BRONCE
LA MARUCA - TELÉFONO 191

Director: ALADINO MENÉNDEZ
Ingeniero Industrial

REPARACIÓN DE BUQUES
Construcción y reparación de máqui-
nas y calderas. Soldadura eléctrica
y autógena

SAN JUAN DE NIEVA AVILÉS Teléfono 10

S. A. ESPAÑOLA DE GUBRIFICANTES

ACEITES, GRASAS Y EFECTOS NAVALES IMPORTACIÓN DIRECTA

DEPOSITO PARA ASTURIAS:

Vda. de DIEGO MURILLO

Pedro Duro, 2 y Muelle de Fomento **GIJÓN** Teléfono 32-14

FERRETERIA VASCO ASTURIANA (S. A.)

San Bernardo, 55-57
Teléfono 13-21

* * *

Cabrales, 30-32
Apartado 8

GRANDES ALMACENES DE FERRETERÍA-QUINCALLA-LOZA Y CRISTAL
Especialidad en toda clase de herramientas para obras públicas, para me-
cánica y carpintería :-: Bateria de cocina :-: Servicios mesa :-: Cuchillería
Contadores para agua marcas "Aster" y "Delaunet" :-: Ladrillos refrac-
tarios y Trefilería en general.

COMPañIA EUSKALDUNA

DE CONSTRUCCION Y REPARACION DE BUQUES

BILBAO

ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE CONSTRUCCIONES NAVALES

Buques de vapor y motor, mixtos o de carga, petroleros, pesqueros, remolcadores, ganguiles, dragas, chupones, cabrias, barcasas, gasolinos y botes.

Grandes diques secos para toda clase de reparaciones, reconocimientos, limpieza y pintura de fondos.

Fundiciones de hierro bronce, acero moldeado y aceros especiales.

Fabricación de tornillos, tuercas y remaches

Grandes talleres de construcción de locomotoras y demás material de ferrocarriles, puentes metálicos, grúas de todas clases, maquinaria para obras públicas, fábricas y edificaciones.

Dirección postal, Apartado 13 - Bilbao

Dirección telegráfica, Euskalduna - Bilbao

GASCUE Y CRUZ

San Sebastián y Pasajes

Consignatarios

Carbones

Fletamentos

AGENTES COMERCIALES

DE LA

Sdad. Metalúrgica Duro-Felguera

Dirección Telegráfica y Telefónica:

GASCUECRUZ

Teléfono. . . 10.435.— San Sebastián

» . . . 5.149.— Pasajes

Jesús García Castillo

Armador y Consig-
natarío de buques



Fletamentos



Agente de la Compañía
Naviera

SOTA y AZNAR

Telegráficas: JESUSGARCIA

Teléfono 2484

Paseo de Pereda, 22, bajo ✦ **SANTANDER**

HIJOS DE ANGEL OJEDA

ARMADORES DE BUQUES PESQUEROS

FABRICA DE CONSERVAS

Talleres mecánicos especializados en reparaciones para buques pesqueros.
Construcción de máquinas marinas, máquinas para dinamos, centrifugas, etc., etc.

Telegramas: OJEDA

TELÉFONO N.º 19-37

ARTILLERIA N.º 46

GIJÓN

Viuda de Antonio López de Haro

Consignación de Buques - Fletamentos - Tren de Gabarras - Servicio de remolques
y aguadas - Agente de Aduanas - Seguros marítimos

Agente de:

Cía. Naviera SOTA y AZNAR, de Bilbao.

(Línea de cabotaje entre todos los puertos de la Península, Norte de Africa y Baleares. Línea comercial mensual a América del Sur)

Holland America-Line de Rotterdam. (Vapores correos Holandeses. Línea CUBA-MÉXICO)

Tampa Inter-ocean Steamship Cº de New-Orleans, LA.

(Servicio regular entre los puertos del Golfo y España)

Fearnley & Eger, de Oslo - Wil: Wilhelmsen, de Oslo

Rob. M. Sloman Jr. de Hamburgo. (Servicio rápido directo entre el Norte de España y puertos italianos)

The Union Marine Insurance Cº Ltd. de Liverpool. (Seguros marítimos)

GIJÓN

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-1.º

Apartado 71 - Teléfono 18-00

ANTONIO T. VEGA

G I J O N

Consignación y fletamento de buques

Seguros marítimos

Suministro de carboneras en todos los puertos

Corredor para la compra-venta de buques

Agentes en todos los puertos

DIRECCIONES

Postal: Apartado 34 ♦ Telegráfica: Vega ♦ Teléfono 19-00