



AÑO IV

GIJÓN 15 DE MARZO DE 1933

NÚM. 58

S.A. FÁBRICA DE MIERES

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 GIJÓN: Marqués de San Esteban, 22

EFECTOS NAVALES Y LUBRICANTES MONASTERIO (S. A.)

ALMACENISTAS DE EFECTOS NAVALES

IMPORTADORES DE ACEITES
Y GRASAS LUBRIFICANTES

Lubrificantes MONASTERIO (Marca Registrada)

Telegramas y Telefonemas: MONASTERIO
TELÉFONO 27-00 ← APARTADO N.º 60

Marqués de San Esteban, n.º 22

GIJON

Correo: Apartado 90
TELÉFONO 24-00

A. PAQUET

Telegramas }
Telefonema } 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 PETROLIFERA ESPAÑOLA.-MADRID

"SHELL"

LUBRIFICANTE PERFECTO

"FLINTKOTE"

ANTICORROSIVO - IMPERMEABLE - AISLANTE

ASFALTOS Y EMULSIONES ASFÁLTICAS

DOMINGO MUMBRÚ

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS

BARCELONA

Telegramas } DOBRÚ
Telefonemas }

VIA LAYETANA, n.º 12 - 1.º

Teléfono núm. 13327

"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} S. A.

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} _{fonemas} } SUARECES

José Pérez Fernández

CARBONES CARDIFF Y DE ASTURIAS. SAL
CONSIGNACIONES Y FLETAMENTOS
EXPORTACIÓN DE PUNTAL DE PINO PARA MINAS
SEGUROS MARÍTIMOS
COMISARÍA DE AVERÍAS

Teléfono núm. 39

Apartado núm. 20

Telefonemas: PEREZ FERNANDEZ

Vilagarcía de Arosa

Telegramas: PEFRANDEZ

(PONTEVEDRA)

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

LA MARINA FERNANDEZ Y PELAEZ — NAVIA —

Fábrica de harinas sistema Daverio = Fábrica de Pan

Armadores de los vapores

México, de 90 toneladas - Recalde, de 125 toneladas

Consignatarios de buques - Agentes de Vapores

Costeros S. A., de Santander y de las Compañías

Ibarra, Sota y Aznar y Trasmediterránea - Fábricas

de conservas en Ortiguera y Ribadeo.

Telegramas: MOLINOS NAVIA

Teléfonos: Oficinas Navia, núm. 4 - Almacenes Mue-

lle, núm. 7 - Fábrica Ortiguera, núm. 6 - Fábrica

Ribadeo, núm. 64

ALMACÉN DE EFECTOS NAVALES

— DE —

VIUDA MAÑUECO (SUCESOR)

Méndez Núñez, 8 - Teléfono 2256

SANTANDER

Pinturas, Cordelería y Cables. - Lubrificantes.

Cotones, Correas, Amiantos. - Empaquetaduras

Poleas de hierro y madera. - Faroles para buques

SUCURSAL EN PUERTO CHICO



"EL ÁNCORA"

EFFECTOS NAVALES

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

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)

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

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

NICOLAS LAFUENTE

ARMADOR Y CONSIGNATARIO

Velasco, 15 - bajo

SANTANDER

VAPORES

Astillero.	480 tons.
Juanes	200 »
Aller.	200 »
Vito	180 »

Representante de los Cementos Portland «Rezola», de San Sebastián

Telefonemas	LAFUENTELORZA	Teléfonos	Domicilio: 1.722
Telegramas			Oficina: 1.187

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: Jaenicke

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 COMPAÑIA

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

ITALIA

(Flotas reunidas)

COSULICH-LLOYD SABAUDO-NAVIGACIONE GENERALE

GÉNOVA

Direcciones.. { CORREO: APARTADO N.º 4
TELEGRAMAS-TELEFONEMAS: RUIZ
TELEFONO N.º 20-36

Oficinas: Melquiades Alvarez, 4 - GIJON

ARTAZA Y COMPAÑIA

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**

Oficina 5025
Teléfonos { Almacén pinturas 5259
» carbón 5250
Domicilio 5115

Oficinas: Cuarta Via, 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 1.228 - Apartado 80

HISPANO RADIO MARÍTIMA

Alcalá, 16 - MADRID

Estaciones de telegrafía y telefonía sin hilos y radiogoniómetros sistema
MARCONI, TELEFUNKEN, S. F. R. y S. B. R. para todo clase de buques

Aparatos automáticos de alarma de los mismos sistemas

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

Pídanse detalles y presupuestos a

HISPANO RADIO MARÍTIMA, MADRID - Alcalá, 16

a sus inspecciones de: 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: Francisco Andoanegui, 45 (Pasajes de San Pedro); Vigo: Tomás Alonso, 363 (Bouzas) o a sus agentes: D. Alberto Alonso Berrueta, Usandizaga, 21 - San Sebastián y Francisco Andoanegui, 5 Pasajes de San Pedro y D. Santiago Montenegro, Giner de los Ríos, 31-Vigo.



AÑO IV

GIJON 15 DE MARZO DE 1933

NÚM. 58

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

LA SOLUCIÓN DE LA HUELGA MINERA

EL PROBLEMA HULLERO SIGUE EN PIE

Justamente un mes de paro han sufrido las minas de Asturias para volver los obreros al trabajo después de pasado éste, mediante un «referendum» por el cual ha resultado una mayoría aceptando la fórmula propuesta por el ministro de Agricultura. Un mes perdido para resolver un conflicto, que si es que en efecto se ha solucionado, no es más que transitivamente, cosa que pudo haberse hecho igual sin interrumpir el laboreo, pues la fórmula aceptada en poco difiere de los puntos principales que desde un principio y antes de declarada la huelga se indicaron como imprescindibles para el aminoramiento de la crisis que tan acerbamente ha hecho presa en esta industria: la reducción de producción y como consecuencia de esto, las jubilaciones.

Sin el paro en cuestión que tanto quebranto ha ocasionado a la economía asturiana y

ha gravado el estado de su cuenca minera, repercutiendo en todos los sectores industriales, hubiéramos llegado a lo mismo que se ha obtenido ahora, ¿o es que se hizo preciso ir a una huelga para que desapareciese la indiferencia con que se tomaba el problema que pesa sobre tan importante industria? Puede ser que haya habido algo de eso. En fin, todo esto produce sensibles consecuencias contraproducentes para el comercio en general, sin sin que lamentablemente se llegue al escarmiento y que la experiencia convenza que ni deben declararse huelgas, por una parte, ni mostrar tan poco interés por los problemas, por la otra.

Ahora bien, hay tres meses por delante para estudiar concienzudamente los factores que influyen cerca de la crisis hullera, y este tiempo debe ser bien aprovechado para que a

su término pueda presentarse una solución eficaz que definitivamente oriente y conduzca a esta industria encauzándola hacia la normalidad. Sobre tan vital asunto se ha escrito ya bastante, lanzándose ideas y estudios que deben ser tenidos muy en cuenta ya que, no digamos todos, pero sí una buena parte de ellos creemos sean aprovechables.

Como es sabido, el problema estriba en la falta de consumo, por lo cual, y mientras persista la crisis que hoy domina sobre las diferentes industrias consumidoras de carbón, se hace preciso orientar la salida de éste hacia otras aplicaciones. Repetimos que sobre esto ya existen trabajos interesantísimos, algunos de los cuales conocen nuestros lectores por haber sido publicados en las páginas de esta Revista. Otro punto digno de tener presente es el de equiparar el costo de la producción con el de venta, lo cual ha de ser uno de los principales asuntos a estudiar, pues hoy día el coste de los gastos de explotación es elevadísimo y las circunstancias actuales no aconsejan aumentos de precios. Y en cuanto a la obligatoriedad de consumo ampliando los coeficientes, mantenemos nuestra opinión de otras veces, de que deben fijarse en un máximo para que la industria hullera nacional no tenga que restringir su producción; comprendemos que existirán algunos «peros» a dicha limitación de importaciones de carbón exótico, pero véase cuál es la teoría de otros países productores de dicho mineral, que reducen las entradas del mismo a la cifra mínima; además, nuestro parecer no es que se prohíba totalmente la importación sino que se llegue casi a doblar, como generalmente sucede, la cantidad que se asigna a tal fin.

También es interesantísimo ver si podría llegarse a exportaciones a Portugal e Italia.

Saltan a la vista las malas condiciones en que para ello se encuentran las minas de Asturias, no por la calidad de sus carbones, que creemos puedan parangonearse con las mejores calidades de otras procedencias, a pesar de cuanto en contra de ellos han dicho quienes pretenden justificar las adquisiciones de este mineral en el extranjero, sino por el costo de explotación. Pero bien puede el Gobierno conceder una prima y las empresas una rebaja que compensarían por otra parte con la disminución de parados y merma de subsidios a los obreros.

Sintámonos un poco optimistas con la esperanza de que en estos tres meses se lleve a efecto una labor intensa que consiga el resurgimiento de la industria hullera nacional. pues el estado actual no es para continuar por mucho tiempo y el malestar volvería a manifestarse, así como el difícil estado económico de las empresas, que aunque ahora favorecidas con la concesión de créditos, no podrá luego, probablemente, hacer frente a ellos, si no se las ayuda para que den salida a sus carbones y de éstos a los menudos principalmente, que por el porcentaje que de ellos producen las minas de esta región y su actual restricción de demanda ha sido el origen del problema planteado.

Y mientras, no debe olvidarse que aún quedan en pie dos importantes conflictos; nos referimos a las industrias sidero-metalúrgicas de Duro-Felguera y Fábrica de Mieres, en las cuales aún no se ha solucionado la huelga que tiene en paro a unos 3.000 obreros; las autoridades hacen gestiones a tal fin y confiamos que no tardando se reanuden allí los trabajos, pues cualquier demora acarrearía sensibles perjuicios, aumentando las dificultades ya existentes con el problema hullero.



MERCADO DE FLETES



Al reanudarse los trabajos en las minas el día 6 del actual, estos puertos se encontraban con un importante número de buques que aún fué más engrosado con los que concurrirón tan pronto como quedó resuelto el conflicto; tan es así, que solamente por el de Gijón-Musel hay más de 60 barcos que cargarán alrededor de unas 100.000 toneladas de carbón para distintas direcciones.

Se nota alguna actividad en la demanda con preferencia para buques pronto disponibles, habiéndose concertado, en los días que sucedieron a la huelga minera, bastantes operaciones, dentro, claro está, de las adversas circunstancias de la actual crisis. Pero como las clases a embarcar son casi todas granos y el pedido de menudos continúa siendo insig-

nificante, todos los buques sometidos a los turnos están sufriendo importantes demoras, por la carencia de «stocks» de aquellas clases que tienen que esperar a ser extraídas.

La demanda de tonelaje es para todos los sectores, y en cuanto a los tipos de flete aunque tiene alguna tendencia a mejorar, no es lo bastante para compensar las prolongadas estancias que se originarán en los cargues, que incluso es muy posible que por este motivo se susciten algunas reclamaciones a los fletadores por parte de los armadores, pues, como es sabido, los diferentes turnos tienen asignado un determinado tonelaje diario que no se cumple ni con mucho, pudiendo adelantarse que habrá buque que tenga espera que se aproxime a los 20 o 25 días.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

San Sebastián . . .	— Vp.	480 ts.	Ptas. 13,—	Langreo
Id.	»	420 ts.	» 12,—	íd.
Id.	»	180 ts.	» 13,—	íd.
Zumya	»	220 ts.	» 14,75	íd.
Id.	»	150 ts.	» 14,75	íd.
Coruña	»	180 ts.	» 11,—	Norte
Id.	»	180 ts.	» 12,—	Langreo
Corcubián cok. —	»	300 ts.	» 14,—	Muelles
Vigo	»	420 ts.	» 14,50	Langreo
Id.	»	400 ts.	» 14,50	íd.
Sevilla	»	1.600 ts.	» 15,50	íd.
Adra	»	2.400 ts.	» 16,—	íd.

Aguilas	— Vp.	1.550 ts.	Ptas. 15,—	Langreo
Santa Pola	»	1.000 ts.	» 20,—	íd.
Cartagena y Almería	»	4.800 ts.	» 13,50	íd.
Valencia	»	3.500 ts.	» 13,25	íd.

AVILÈS a

Valencia — Vp. 2.100 ts. Ptas. 15,—

PRAVIA a

Barcelona	— Vp.	3.000 ts.	Ptas. 16,—
Tarragona	»	2.000 ts.	» 16,—
Ferrol	»	150 ts.	» 11,—
Bilbao	»	1.000 ts.	» 7,50
Id.	»	280 ts.	» 11,50

Hijos de CASIMIRO VELASCO

Telegramas y Telefonemas: **CASIMIRO**

Apartado núm. 67

Teléfono 32-00

GIJON

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 Compañía Transmediterránea, de Isaac's Line y de la Compañía Neptunia.

FLOTA: Vapor «Genoveva F.» 2.500 tons.
» «Monehu» 2.300 »
» «Bodon», de 1.000 »
» «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 ensamblamientos 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 CARBONES



La fórmula para la solución del conflicto hullero de Asturias que propuso el Ministro de Agricultura, que consistía en la reducción de 400.000 tons. de producción y jubilación de mineros, percibiendo un subsidio a satisfacer por las empresas y obreros, ha sido aceptada por éstos con una votación a favor casi unánime y por la cual se comprometen ellos a dejar el 3 por 100 de sus jornales para la Caja de Jubilaciones. Debido a ésto, las operaciones en las minas se recaudaron el pasado día 6.

Actualmente se trabaja en todas las explotaciones excepto en las minas de la Industrial Asturiana, que explotan colectivamente los obreros, donde no entraron desde el día 13 debido a una cuestión de régimen interior, y en el grupo «Dos Amigos», de la Hullera Española, por la reclamación de jornales. Ambos conflictos carecen de importancia y se confía en su pronto arreglo.

El paro de un mes ha dado origen a que actualmente haya en el mercado buena demanda de carbones, pero ésta es principalmente para granos, clases que por cierto no pueden suministrar las minas con la premura de

tiempo con que son solicitadas, dada la carencia total de existencias de las mismas, limitándose a servir la producción del día. En cuanto a menudos, la demanda es semejante a la que había antes de declarada la huelga, por lo cual las empresas no logran aminorar los importantes «stocks» de que disponen.

Hay una considerable concurrencia de barcos por los diferentes turnos de los puertos de Asturias, los cuales sufrirán largas esperas, ya que en su mayor parte están fletados para cargamentos de granos y la escasez de éstos, así como lo paulatinamente que son servidos, hacen sumamente pesados los embarques. Hay turno por el cual han de esperar cerca de un mes los últimos barcos sometidos al mismo.

Los embarques de carbón efectuados por estos puertos en la terrena decena de febrero se redujeron a 6.349,70 tons. por Gijón-Musel, 6.604 por Avilés y 15.566 tons. por San Esteban de Pravia, pero en la primera decena del mes actual mejoraron bastante con la solución de la huelga y los tonelajes embarcados ascendieron a 19.807,90 tons. por Gijón-Musel, 20.987 tons. por Avilés y 11.275 tons. por San Esteban de Pravia.

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

Lo que se destina a los de Gijón, Avilés y San Esteban

El Comisario general de los puertos Gijón-Musel, Avilés y San Esteban de Pravia, don Justo D. Somonte Iturrioz, permaneció últimamente en Madrid unos días, enterándose en el Ministerio de Obras Públicas de la distribución del crédito concedido por el Estado a las Juntas de Obras de Puertos de toda España, a fin de conocer lo que se destina a las de Asturias.

Al llegar a ésta dió cuenta de los datos que había recogido, según los cuales se destinan a este puerto las cantidades siguientes:

Para indemnizar quebranto por la huelga última, 300.000 pesetas; para todo lo que pueda gastarse en los puertos de Gijón-Musel en el año actual, 5.592.278 pesetas, las cuales figurarán en las siguientes consignaciones:

Gastos del plan económico, 3.120.913 pesetas; para cinco grúas, 495.570; para pago de dragados, 355.942; para adquisición de cuchara para descarga de chatarra, 17.877; para reparación de locomotoras, 22.613; para modificación del pórtico de la grúa de 45 tons., 40.200; para ampliación del depósito del Parque de Carbones, 28.094; para liquidación de la Estación Marítima, 144.415, y para construcción del muelle trasatlántico, 700.000.

También dijo el Sr. Somonte que la condición que imponía un Real Decreto de que no podía empezarse la obra del muelle trasatlántico hasta no disponer la Junta en caja de 12.000.000 de pesetas, que es el importe total de la obra, ha quedado suprimida y se sustituye por la de que la Junta tenga la cantidad suficiente para las obras a realizar en el año.

Se destinarán al muelle trasatlántico dos millones anuales, y con la cantidad inicial de 700.000 pesetas que acaba de concederse hay lo suficiente para las obras a realizar en todo el año actual, ya que solo se aprovecharán de él cinco o seis meses, por tener que seguirse antes los trámites legales de la subasta, escritura de adjudicación y otros.

También se conceden 666.654 pesetas para instalación de vías en el Musel; 131.861 para distribución de aguas en el mismo puerto; para dos locomotoras, 310.000; para construcción del edificio del Pósito Marítimo en el antepuerto, 80.000.

La subvención que se destina a Gijón se recibirá así: 1.900.000 en metálico, y las 1.174.000 que se destinan a las obras del plan de utillaje nacional, las pagará el Estado directamente al entregársele las certificaciones de obras. Esas obras de utillaje las comprenden las locomotoras, instalación de grúas y adquisición de otras cinco grúas.

La Junta de Obras de San Esteban de Pravia obtuvo todas las anualidades de las obras contratadas, que ascienden a 7.000.876 pesetas, en el año actual, destinándose de esta cantidad 555.000 a utillaje, y a la Junta de Obras de Avilés se le conceden cinco millones para obras, a invertir en el año actual.

Felicitemos al Sr. Somonte Iturrioz por el éxito de sus gestiones, en favor de los puertos de Asturias, merecedoras del mayor aplauso, así como al subsecretario de Obras Públicas, D. Teodomiro Menéndez, que una vez más demostró el señalado interés por nuestra región.

EL CRÉDITO MARÍTIMO

Lo conveniente que éste será para los armadores

El Sr. Manteca Roquer, entusiasta parlamentario en cuantos asuntos se refieren a la navegación, ha dado varias conferencias en distintos puertos del litoral donde muchos armadores se han interesado en conocer su valioso parecer, requiriendo su presencia a tal fin, y en todos ellos ha dejado buena impresión como así se lee en la prensa de aquellos puertos y principalmente en la que como ASTURIAS MARÍTIMA y «Vida Marítima» son profesionales en materia de navegación.

Como sin duda en Asturias no se han dado cuenta todos los armadores de la importancia que para ellos puede representar el Crédito Marítimo, por cuya implantación hace tan importante campaña el Sr. Manteca, voy a exponer, aunque lacónicamente, lo que esto representaría y para justificar también la necesidad que tienen de prevenirse los navieros de esta región, ya que ante lo vetusta que es su flota, habrán de quedarse sin sus buques dentro de dos o tres años, puesto que una parte de éstos—que pueden hacer sólo el cabotaje restringido—a medida que caduca su clasificación, se hace imposible recobrarla, dado el enorme desembolso que suponen las reparaciones que se les exige, y entonces legalmente ya no pueden hacer el cabotaje y mucho menos acudir a las navegaciones de gran cabotaje.

Quedan, pues, los buques que pueden ha-

cer todo régimen de cabotaje, y estos barcos, viejos también, cual los otros, si bien pueden abandonar la clasificación y navegar entre puertos españoles amparados por los certificados de buena navegabilidad que se extienden por los Peritos inspectores de las Delegaciones Marítimas (antes Comandancias de Marina), no deben olvidar las Asociaciones de navieros de prevenir a los armadores de lo adelantadas que están las gestiones para la implantación, no tardando mucho tiempo, del Registro Español para la clasificación de buques, el cual, necesariamente, hará los reconocimientos con la mayor escrupulosidad, ya que a su intervención o certificados se les dará validez internacional, o sea con los mismos derechos que hoy tienen las demás entidades clasificadoras (Lloyd's Register, Bureau Veritas, etc.) Y tanto estos buques, que pueden hacer el cabotaje sin limitaciones como los que las tienen, no podrán soportar las reparaciones que se les asigne, por lo que puede anticiparse que todos ellos, sin distinción, no tienen otro futuro destino que ir al desguace.

Es, pues, de verdadero interés que los navieros de esta región se vayan dando perfecta cuenta de la edad y estado de sus buques y ahora, con tiempo, tomen las medidas necesarias para que cuando llegue el momento no se digan sorprendidos y acudan con la-

mentaciones, que por otra parte no habrán de ser atendidas. Primero, por todo lo que existe legislado y, segundo, porque el crédito de aquel Registro, así como la economía nacional, no deben permitir que estos buques naveguen en condiciones desfavorables de rapidez y eficiencia a fin de que puedan resistir la competencia con los buques más modernos.

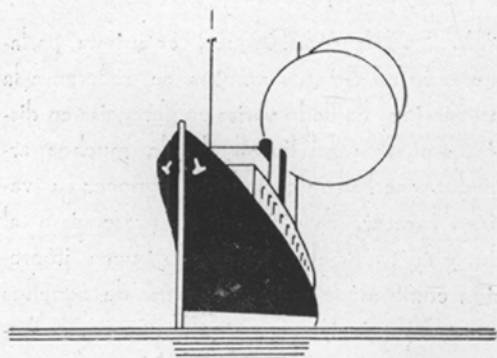
Por esto se hace necesario llegar a la conclusión de que los armadores que preferentemente dedican sus buques a la navegación desde Asturias deben tomar inmediatamente medidas para deshacerse de los buques que, dadas las condiciones de explotación y estado, no puedan subsistir una vez vencida la visita o llegada la implantación del Registro Español clasificador de buques.

En un próximo artículo explicaré cómo con el Crédito Marítimo podrá renovarse es-

ta flota y cómo a pesar del costo de construcción, que hoy es elevadísimo, se pueden amortizar estos buques, que en casos de una huelga o falta de pedidos en Asturias no tengan que amarrarse por no poder acudir a las navegaciones de gran cabotaje.

EL CAPITÁN RECKLESS

Gijón, marzo.



Vda. e Hijos de ARREGUI

DURANGO - Vizcaya

Fábrica y probadero de ANCLAS & CADENAS de ANCLAS bajo certificado del BOYD'S REGISTER - BUREAU VERITAS - MARINA DE GUERRA, etc.

200.000 KILOGRAMOS DE POTENCIA

ÚNICOS EN ESPAÑA

AGENTES DE VENTA - «PRODUCTOS INDUSTRIALES» Ltda.

Apartado 179

BILBAO





MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

Las operaciones en la mayoría de los mercados de retorno se han realizado en escala muy moderada y en algunos de ellos los tipos de los fletes no ofrecen señal alguna que permita esperar una mejora después del bajo nivel a que han descendido. En los puertos exportadores de cereales han tenido gran repercusión las dificultades financieras de los Estados Unidos.

El sector del Plata ha sido uno de los menos malos en este aspecto y la posición de los fletes con respecto a la nueva cosecha de maíz ha adquirido un tono de relativa firmeza. En Bahía Blanca se han tomado tres buques: uno de 6.700 tons. para el Adriático, a 15/; otro de 1.200 para Amberes, a 13/6, y otro de 7.300, a 14/ para puertos escogidos del R. U.-Amberes-Hamburgo.

El sector norteamericano ha sufrido de lleno el efecto de los trastornos económico-financieros últimamente registrados en aquel país, siendo la demanda casi nula en el mercado de cereales. En cambio en Cuba el tonelaje para el transporte de azúcar al R. U.-Continento, ha operado sobre la base de 14/6 para buques de regular tamaño.

El mercado australiano tampoco ha tenido gran movimiento en la quincena que acaba de transcurrir, pero como las compraventas de cereales y otros productos de exportación han sido relativamente abundantes en los últimos días, los armadores se muestran esperanzados para la quincena entrante. Los tipos de los fletes siguen muy flojos, indicándose como el más alto el de 21/6 desde los puertos occidentales de la isla al R. U.-Continento.

El mercado del Danubio está bastante animado y en el Mar Negro se ha fijado un buque de 6.000 tons. para Vladivostock para el transporte de sal, no habiéndose hecho público el tipo del flete.

CARBONES

En el sector del Sur de Gales los embarques se vieron muy limitados a consecuencia de los trastornos causados por las recientes tormentas de nieve. Todas las clases de carbón, incluso el de consumo para buques, encontraron dificultada su salida en todos los puertos servidos por el Gran Ferrocarril del Oeste. En los últimos días ha mejorado la situación, reduciéndose el número de turnos vacantes en los cargaderos. Los precios del cok, los aglomerados y la madera de mina no han sufrido variación.

El mercado de antracita de Swansea sigue ofreciendo buenas perspectivas. Verdad es que la demanda para las clases inferiores no es muy satisfactoria y que hay varias empresas que se encuentran con dificultades para desembarazar sus bocaminas, pero en cambio la mayoría de los cobles de máquina y otras variedades superiores se colocan fácilmente a precios cada vez más firmes. La misma situación, sobre poco más o menos, es la que presentan en aquel mercado los carbones de vapor.

En Newcastle se ha recibido un pedido de los Ferrocarriles Nacionales Suecos para 110 mil tons. de carbón Durham y Northumberland, a cargar desde marzo a agosto sobre la base de los precios mínimos corrientes.

En la cuenca del Mersey el mercado permanece tranquilo. Los compradores están tomando el negocio con calma y aprovechándose de la situación. En cambio los vendedores se muestran impacientes por asegurarse embarques inmediatos y la competencia, muy activa, mantiene los precios a tipos mínimos. Las mezclas de Yorkshire y Derbyshire se van abriendo paso para el consumo de buques.

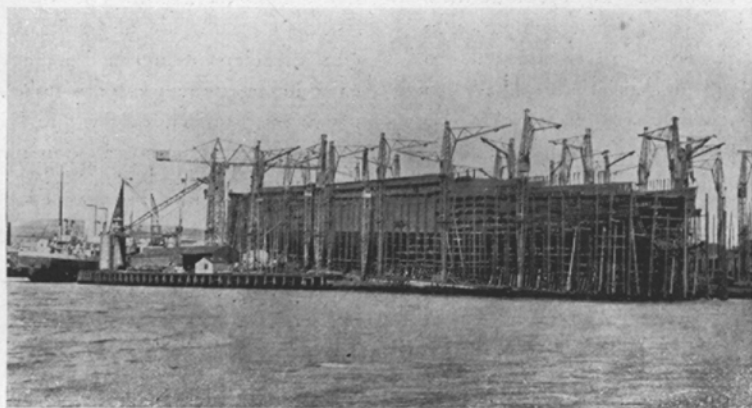
En Glasgow abundan los contratos para embarque inmediato, pero los diferidos son ya más escasos, siendo la demanda muy floja por lo que se refiere a las clases superiores.

El nuevo buque de la «Cunard»

En todo el año pasado, el nuevo trasatlántico de la «Cunard Line», el más veloz de de todos los construídos hasta la fecha, según el proyecto original, y cuyas obras fueron iniciadas a fines de 1931, no ha hecho progreso alguno. En el sentir de una revista marítima inglesa, éste ha sido el rasgo más desconsolador acusado en el último año por la industria británica de construcción naval. La suspensión de los trabajos ha sido debida, no a una gestión equivocada por parte de la «Cunard Line», sino en primer lugar a ciertos

ción, a la que pronto se incorporará igualmente el francés «Normandie», actualmente en construcción, mientras que los Estados Unidos han puesto ya en activo el «Manhattan» y el «Washington», que si no en velocidad, en modernidad, al menos, constituyen un desafío a las compañías navieras inglesas que operan en el Norte del Atlántico.

La experiencia ha probado una y otra vez que los buques de tipo más modernos son los que llevan la palma en este género de tráfico y cuando la «Cunard Line» se preocupa sin



Estado en que se encuentra actualmente el «Cunarder», por interrupción en los trabajos

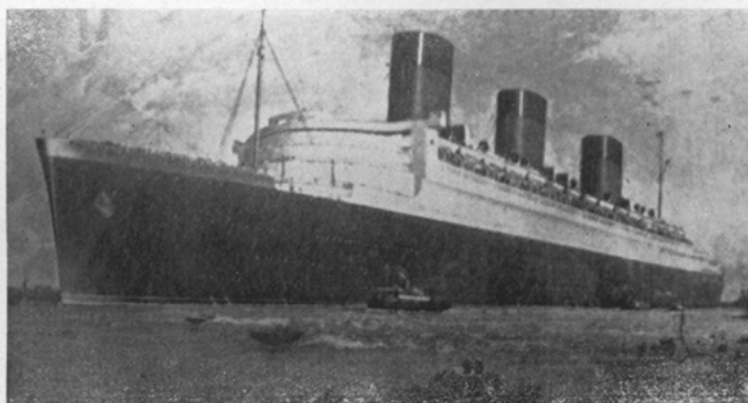
acontecimientos mundiales que actuaron adversamente sobre el mercado monetario de Londres, y en segundo lugar, a que la situación ha cambiado debido a la aparición de otros grandes buques de banderas extranjeras, construídos —y en ciertos casos explotados— con la ayuda financiera de los respectivos Estados. El Gallardete Azul del Atlántico ha pasado, pues, a Alemania, con sus dos grandes expresos «Bremen» y «Europa». Los dos grandes buques italianos «Rex» y «Conde di Savoia» han entrado también en la competi-

cesar de modernizar sus barcos —ejemplo de ello el rejuvenecimiento del «Aquitania»— es lo cierto que su flota no posee aún ninguna unidad de modelo posterior a la guerra. Quiere decirse que los habitantes del hemisferio occidental no han tenido todavía ocasión de ver lo que los arquitectos e ingenieros navales británicos son capaces de hacer en materia de grandes expresos trasatlánticos. Y no hay que olvidar que todo buque de este género constituye el reclamo más eficaz no solo de la industria marítima del país respectivo, sino

de muchas otras industrias. Es, sobre todo, una prueba de eficiencia y un motivo de orgullo para la nación que ha contribuido con su esfuerzo a su realización.

La construcción del nuevo buque de la «Cunard» proporcionaría trabajo no solo en los astilleros del Clyde, sino en todo el país. Apenas habría un sector de la industria nacional que no se beneficiase, pues un gran tras-

La revista antes citada se lamenta de que, por primera vez desde su fundación, la «Cunard Line» no compita por el Gallardete Azul del Atlántico y tenga que dejar el campo libre a los buques de las naciones que se sacrifican por alcanzar los indudables beneficios que dicho trofeo lleva aparejados, no solamente para la industria marítima, sino para todas las industrias en general. Y recuerda a



Como será el «Cunarder» una vez terminado

atlántico, aparte del acero usado en su construcción —que dá trabajo a mineros, ferroviarios y metalúrgicos— tiene algo de gran hotel en la multiplicidad de sus instalaciones.

La suspensión de los trabajos en el Clyde ha traído como consecuencia un gran aumento en la cifra de obreros parados y grandes pérdidas materiales. Esos obreros actualmente ociosos han cobrado ya subsidios de paro por valor de 750.000 libras desde que los trabajos fueron interrumpidos, sin contar la pérdida de facultades que un paro prolongado trae consigo en ciertas profesiones y oficios. La suma invertida en el esqueleto del casco ascendía a 1.500.000 libras, a las que hay que agregar las sumas invertidas en la conservación de la obra realizada, las primas de seguro, etc., etc.

este propósito que la generación anterior, que se daba cuenta del valor de dicho trofeo, fué la que estimuló al Gobierno a proporcionar, a bajo interés, el dinero necesario para la construcción del «Lusitania» y el «Mauretania». Por aquella época eran estos dos buques los mayores y los más rápidos y lujosos que hasta entonces habían existido. Ganaron el Gallardete Azul que los alemanes habían tenido durante corto tiempo y el empréstito fué reintegrado en su totalidad con los intereses agregados de 2,75 %, sin que la aventura costase nada a los contribuyentes británicos.

Se ha expresado la duda de si el nuevo buque en construcción será realmente necesario, habida cuenta del exceso de tonelaje que empieza a notarse en las líneas del Norte del

Atlántico. Pero lo que la Cunard se propone no es aumentar su flota, sino renovarla, ya que el excesivo ajetro a que hubo de someterla durante la guerra no ha podido menos de producir sus naturales efectos.

Nada se sabe directamente de los proyectos que pueda tener la Compañía en relación con este asunto. Ultimamente han circulado rumores de que muy pronto serán reanudados los trabajos, aprovechando la reacción en el

mercado monetario de Londres, y hasta ha llegado a hablarse del proyecto de construir otro buque gemelo. Sean o no ciertos estos rumores, lo que parece seguro es que el pueblo inglés, siempre tan celoso de la supremacía de su marina, no ha de abdicar fácilmente la posición preponderante que ésta ha llegado a alcanzar en todos los mares del globo.

J. THOMPSON.

Londres-Marzo.



Lubrificantes "Atlantic"

GUMERSINDO JUNQUERA

GIJON - MUSEL

Armador - Consignatario de Buques
Carbones - Fletamentos



VAPORES

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

GIJON

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

DOTACIÓN DE LOS PUERTOS ASTURIANOS PARA EL EMBARQUE DE CARBONES

Por GUMERSINDO JUNQUERA (Ingeniero de Minas)

(Continuación).

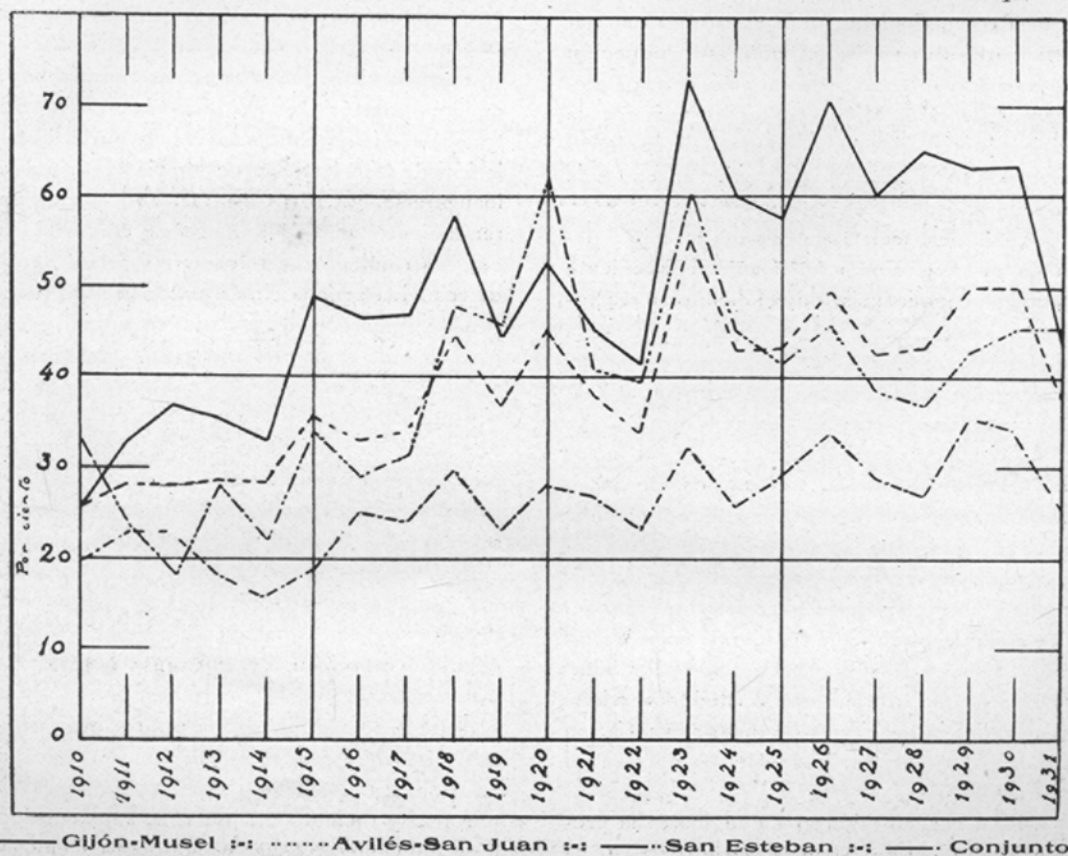
GRÁFICO NÚM. 3. — RENDIMIENTO
DE LOS ELEMENTOS DE EMBARQUE

En él hemos representado los rendimientos de cada uno de los tres puertos y el de su suma. No son tan fáciles de explicar sus oscilaciones, ya que unas veces puede obedecer el descenso al aumento de elementos de carga y otras a disminución de movimiento; sin embargo, el fuerte descenso de 1922 y el

aumento en 1923, obedecen a disminución y aumento de tráfico, puesto que coinciden con los mismos fenómenos señalados en el gráfico número 1. La baja de rendimiento en 1931 es motivada por las dos causas, aumento de elementos de carga y disminución de tráfico.

Como ya se señaló al tratar de los estados, el puerto, cuyos elementos de carga tienen mayor eficiencia son los de Gijón-Musel y los que más influencia ejercen en el rendimiento en conjunto de los tres puertos.

Gráfico núm. 3.—Rendimiento de los elementos de embarque



III

Estudio crítico de los elementos de embarque de carbones y en su relación con las necesidades de las minas

En los dos capítulos anteriores hemos analizado detenidamente, en el primero, puerto por puerto los elementos de embarque de carbones de que cada uno dispone, consignando sus características más esenciales, no haciendo descripción detallada de los mismos por no considerarla necesaria, ya que son de todos conocidos; en cambio hemos consignado los tiempos en que fueron sucediéndose sus instalaciones para poder apreciar las variaciones de capacidad de cargue; en el segundo, se comenzó por la producción hullera, detallada por clases y la relación en que éstas se encuentran con la total, siguiendo con el estudio del tráfico marítimo su relación con la producción y la manera como se comportó con los elementos de carga, o lo que es lo mismo, la eficiencia de dichos elementos en conjunto en todos los puertos y en particular en cada uno de ellos.

Antes de hacer la síntesis del trabajo y deducir las conclusiones, estimamos conveniente detallar un poco más, descendiendo, a ser posible, a determinar el rendimiento de cada uno de los elementos de embarque y los carbones exportados en relación con sus tamaños, sus clases y con los productores.

Con alguna frecuencia se sufre el error por falta de detalle en los trabajos, de considerar un conjunto como homogéneo y aplicar a sus movimientos instalaciones de gran envergadura en consonancia con el total de unidades a mover; y después resultar que la práctica evidencia que aquel conjunto era el resultado de una adición de muchos pocos heterogéneos, que habrían estado mejor servidos con varias instalaciones de menor cuantía, en armonía con las partidas que componen el todo.

Si del cuadro número 1 que abarca la producción hullera de Asturias desde 1910 a 1931

tomamos las cifras de producción de cinco en cinco años y deducimos los aumentos en esos períodos, así como en el tanto por ciento que los mismos representan, tendremos:

Años	Producción	Aumentos	Por 100
1.910	2.320.515		
1.915	2.607.939	368.424	16
1.920	2.974.503	276.664	10
1.925	3.934.149	959.646	32
1.930	4.813.282	879.133	18

Prescindiendo del quinquenio 1920 a 1925 por la anormalidad de las circunstancias que concurren durante ese período de la postguerra, se puede tomar como aumento normal de la producción un 18 a un 20 por 100 por quinquenio, o sea, un 3,6 a un 4 por 100 anual.

Hemos visto que la capacidad teórica hoy, de los puertos de Asturias era de 28.580 toneladas-día y contando con la nueva instalación de San Esteban de Pravia, próxima a inaugurarse, 34.180 tons.-día. Adoptando un rendimiento del 50 por 100 de conformidad con los resultados del cuadro número 4, queda reducida aquella cifra a una capacidad práctica de embarque de 17.090 tons.-día y en 300 días de trabajo al año 5.127.000 tons. y a cuya cifra corresponde una producción de 7.324.000, a base de un envío del 70 por 100 por vía marítima. Con arreglo al crecimiento medio anual que se ha deducido para la producción, al cabo de 10 o 12 años habrá sobrepasado la cifra antes obtenido para el embarque de 5.127.000 tons. Es decir, que los puertos están equipados para una docena de años, y pronto habrán de pensar en ampliar su capacidad de embarque con nuevas instalaciones.

Esta producción referida a sus tamaños hemos visto que está en la relación de: cribado 10 por 100, galleta 10 por 100, granza 18 por 100 y menudo 62 por 100. Hubiera sido muy conveniente tener estadísticas de embar-

que por tamaños, pero los puertos no descienden a estos detalles. Sin embargo, hemos podido obtener estos datos del puerto de San Juan de Nieva referentes a los años 1930 y 1931.

PUERTO DE SAN JUAN DE NIEVA

	1930		1931	
	Tons.	Por 100	Tons.	Por 100
Cribado.	76.912	11	64.261	9,4
Galleta.	53.694	9	45.514	6,7
Granza y menudo	568.376	80	574.429	83,9
TOTAL.	698.982	100	684.204	100

Lo que manifiesta que el embarque por ese puerto, en cuanto a tamaños de carbón guarda estrecha analogía con la relación de producción, y seguramente que algo análogo ob-

tendríamos en los demás puertos, no creemos que San Juan de Nieva sea una excepción.

Es preciso tener presente que además de los tamaños y dentro de cada uno de ellos hay, cuando menos, tres clases de carbón que no se mezcla entre sí, carbones secos, carbones de gas y carbones magros; pero por si esto fuera poco no hay que olvidar que hay cincuenta y siete productores con derecho a enviar sus carbones a los puertos, y de ellos hay cuando menos veintisiete, cuyos carbones embarcan separadamente. Algún detalle más podría darse con referencia a estos particulares, pero no los tenemos a la vista y el apremio de tiempo no nos permite esperar a recogerlo, ni tampoco los consideramos indispensables.

Ahora pasemos a analizar con algún mayor detalle el rendimiento de los elementos de embarque de carbones, descendiendo siempre que nos sea posible a la unidad grúa.

(Continuará).

ANTONIO SUARDIAZ VALDES

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

Servicio de cabotaje entre puertos del Cantábrico

FLOTA

Vapor "Villamanrique".	2.200 Tons.		Motonave "M. Benlliure"	152 Tons.
Motonave "Cervantes".	240 —		— "Capricho".....	135 —
— "Zuloaga".....	240 —		Vapor.... "Melchuza"....	120 —
— "Goya".....	155 —			

Andrés Ruiz de Velasco

Calle del Carmen, 30, 32 y 34 - GIJÓN

CONSIGNACIONES :: FLETAMENTOS :: CARBONES :: SEGUROS

AGENCIA DE ADUANAS

Teléfono 19-05
Apartado N.º 201

Telegramas } "RUIDEVELASCO, GIJÓN"
Telefonemas }

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

LA SUPREMACIA NAVAL DE INGLATERRA

Hace unos meses, durante el curso de un debate sobre el paro forzoso en la Cámara de los Comunes, el Presidente del Consejo de Ministros de Inglaterra se refería con amargura a ciertos rumores que por entonces circulaban acerca de los nuevos buques de la Cunard Line, lamentando que no hubieran tenido confirmación los relativos a la confirmación de trabajos en el Clyde. Más tarde, en el curso del mismo debate, Sir Roberto Horne demostró como el Gobierno tenía en su mano el que estos rumores llegasen a convertirse en realidad. Recordando el hecho de que, hace 25 años, el Gobierno de entonces había prestado a la Cunard, al 2 ¾ por 100, el dinero necesario para la construcción del «Mauritania» y el «Lusitania», hizo notar que aquel empréstito no le había costado al Estado un solo penique, ya que la suma prestada fué devuelta en su totalidad, aparte del prestigio del que dieron la medida los pedidos recibidos posteriormente por los astilleros nacionales. Actualmente la Cunard Line está dispuesta a construir dos barcos más, uno de los cuales daría trabajo a 3.000 hombres, y no puede hacerlo por dificultades financieras, mientras el Gobierno continúa invirtiendo sumas considerables en subsidios a los obreros parados. Entretanto, el tráfico del Atlántico va transfiriéndose gradualmente a los dos correos rápidos alemanes y esto, unido a la creciente competencia de los buques franceses, italianos y norteamericanos, va poniendo en peligro la supremacía naval de la Gran Bre-

taña, con los consiguientes desastrosos efectos sobre la industria de aquel país.

Buques vendidos a Rusia

No se conocen aún detalles oficiales de los precios obtenidos por la Norddeutscher Lloyd por los 13 buques, con un tonelaje global de 54.000 tons., vendidos al Gobierno de los Soviets durante 1932, pero se han hecho algunos cálculos aproximados. Con la publicación de las estadísticas alemanas es posible, en efecto, adivinar hasta cierto punto las cifras dadas a las autoridades por la compañía vendedora. Las estadísticas muestran que 14 buques de altura, de hierro o acero, provistos de maquinaria propulsora y con un total de 54.469 tons. brutas fueron exportados. Uno de éstos fué vendido a Francia y 13 a Rusia. El valor del primero se calcula en menos de 100.000 marcos, ya que un buque semejante vendido a Francia en agosto alcanzó un precio de 86.000. El diario alemán «Weser Zeitung», supone con fundamento que los 13 buques restantes fueron los vendidos a Rusia. Y como el valor total de los 14 barcos ha sido de 4.717.000 marcos, según la citada estadística se deduce de ello que la cantidad declarada por la Norddeutscher Lloyd como precio de venta global de los 13 vendidos a Rusia debe de haber sido de unos 4.600.000 marcos. Es decir, que la gran empresa alemana habrá obtenido un precio por tonelada bruta de unos 85,20 marcos, comparado con el premio de 30 marcos por tonelada ofrecido por el Gobierno alemán para el desguace de tonelaje anticuado.

GABINO FELGUEROSO

CARBONES

DELEGACIONES Y DEPOSITOS:

Barcelona - Tarragona - Sevilla - Palma de
Mallorca - Bilbao - Pasajes

Telegramas y Telefonemas GABIROSO ◆ Teléfono 31-23 ◆ Apartado 79
Calle 27 de Diciembre, 2, 2.º

GIJÓN

INFORMACIONES DE PUERTOS

Estadística del puerto de San Esteban de Pravia en 1932

Los datos estadísticos que publicamos de este puerto, son altamente favorables para el mismo, pues a pesar de las excepcionales circunstancias, siempre desfavorables, que dominaron durante todo el curso del pasado año, su movimiento marítimo salió bastante airoso. Tanto es así, que este puerto ha conseguido mejorar la cifra de los embarques de carbón en 22.365.150 kilogramos, cuando la crisis de demanda de este mineral tiene un pun-

to culminante debido a la reducción de consumo.

Claro que en las importaciones y exportaciones la estadística acusa un descenso de 9.576.427 kilogramos y 803.187 kilogramos, respectivamente. Pero este descenso es muy posible que la mayoría de los puertos lo tengan proporcionalmente mayor, y por otra parte queda altamente compensado con el aumento habido en la salida de carbones.

MESES	ENTRADAS					SALIDAS		
	Toneladas de arqueo	Mineral Tons.	General Tons.	Cementos Tons.	Pinos Tons.	Toneladas de arqueo	Carbon Tons.	General Tons.
Enero	41.072	2.391,300	553,659	»	»	40 006	43.214,600	163,000
Febrero.....	47.790	1.972,950	1.775,858	300,000	»	47.790	58.350,930	2,959
Marzo.....	41.025	2.291,200	495,864	510,000	»	41.025	73.490,900	4,000
Abril	58.760	2.564,550	54,347	100,000	125,000	56.991	70.186,650	15,000
Mayo	54.676	4 206,300	92,627	713,000	265,000	54.422	72.497,020	100,670
Junio.....	53.942	2.228,850	1.300,170	80,000	»	53.942	63.462,950	382,925
Julio	51.894	4.924,250	88,579	220,000	202,000	52.894	59.204,150	154,690
Agosto.....	44.854	2.923,240	93,540	800,000	315,000	44.854	64.047,250	404,880
Septiembre..	50.607	1.122,600	526,055	830,000	185,000	49.915	65.277,400	173,297
Octubre.....	57.355	3.994,270	1.086,200	130,000	145,000	57.355	61.331,650	115,659
Noviembre..	44.678	841,050	81,095	710,000	160,000	42.111	52.202,050	1,667
Diciembre...	52.097	3.945,650	30,869	1.105,000	195,000	52.097	59.266,300	90,296
TOTAL...	598.750	33.406,710	6.178,863	5.498,000	1.592,000	593.402	742.531,850	1.609,043

RESUMEN

	CARBÓN		MERCANCIAS EN GENERAL	
	EXPORTACION		IMPORTACION	EXPORTACION
	Toneladas		Toneladas	Toneladas
Año 1932	742.531.850		41.177.573	1.268.813
» 1931	720.165.000		50.754.000	2.072.000
	Diferencia en más 22.365.150		en menos 9.576.427	en menos 803.187

Manuel G. Morán

EFEKTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

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

Recites para la Marina MOBIL OILS

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 ferreteria naval, de la casa "Gotscher & C.^o", de Birmingham

San Juan de Nieva (Avilés)

Telegramas
Telefonemas

MORÁN-AVILÉS

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.

..... F L O T A

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



BUENAS CALADAS EN LA ESTACA

Casi todas las parejas que trabajan al día en estas playas tuvieron que trasladarse a la Estaca ya que las caladas aquí conseguidas fueron en poca cantidad y mala calidad. Sólo consiguieron destacarse algunas mareas de besugo y los «bous», que tuvieron días en los cuales trajeron bastante cantidad de merluza, vendiendo a buenos precios.

Esto originó gran afluencia de barcos en la Estaca, en cuyas playas consiguieron caladas de rendimiento destacándose en las mismas

abundancia de pescadilla, «gallos» y pancho.

Los precios se mantuvieron generalmente bien durante la quincena pasada, debido sin duda a la escasez de pesca de las mareas del día, ya que éstos flojearon algo cuando coincidieron en vender varios barcos procedentes de la Estaca.

Las parejas grandes ya están haciendo preparativos para la próxima campaña en la costa de Irlanda, que oficialmente dará comienzo el día veinte de este mes; a este fin se encuentran casi todas efectuando reparaciones y perrechándose debidamente.

Promedio de precios obtenidos en las ventas de pescado efectuadas en la Rula de Gijón, desde el 27 de Febrero al 10 de Marzo de 1933

CLASE DE PESCA	27	28	1	2	3	4	6	7	8	9	10			
Merluza.....	3,09	2,89	3,20	3,69	3,59	3,59	3,00	3,59	3,29	4,00	3,92			
Pescadilla...	1,19	1,52	1,26	1,50	1,31	1,50	1,42	1,30	1,62	1,24	1,28			
Besugo.....	1,32	1,24	1,35	1,39	1,44	1,64	1,40	1,69	1,79	1,60	1,69			
Pancho.....	0,93	0,80	0,84	0,90	0,88	1,00	0,80	1,00	0,60	1,18	1,09			
Gallos.....	1,00	1,00	1,10	1,00	1,16	0,93	0,97	1,13	1,00	1,11	1,00			
Congrio.....	1,74	2,19	1,82	2,20	1,81	2,00	2,00	1,85	2,11	2,00	2,19			
Congria.....	1,35	1,50	1,27	1,27	1,39	1,50	1,48	1,60	1,28	1,38	1,30			
Abadejo.....	1,33	1,21	1,29	1,29	1,34	1,30	1,29	1,46	1,29	1,56	1,30			
Salmonetes...	2,60	3,00	2,32	>	2,73	3,00	2,49	2,51	2,49	2,16	3,00			
Barbadas....	0,74	0,70	0,76	0,71	0,63	>	0,66	0,60	0,73	0,71	0,90			
Reyes.....	1,42	>	>	>	>	>	>	>	>	1,36	>			
Matute.....	0,39	0,33	0,36	0,33	0,32	0,33	0,33	0,32	0,33	0,36	0,33			
Pelao.....	0,30	0,33	0,34	0,33	0,26	0,33	0,42	0,31	0,33	0,33	0,33			
Langostinos..	3,47	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>			
Potas.....	0,50	1,00	0,65	>	0,56	1,00	1,00	0,63	0,64	0,68	1,00			
Calamares...	3,00	3,50	3,27	3,49	3,19	3,81	3,50	3,20	3,50	3,30	3,50			
Palometa....	0,69	0,52	0,50	0,58	0,57	0,59	0,49	0,58	0,64	>	0,49			
Chicharros...	0,30	0,24	0,30	0,33	0,33	0,33	0,25	0,32	0,33	0,30	0,33			
Mero.....	>	>	2,65	2,55	>	2,71	>	>	2,60	3,00	2,95			
Rubiel.....	>	>	>	0,92	>	>	>	>	>	3,03	>			

MUSEL

Movimiento habido en los turnos para
desde el 25 de Febrero

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====				
11 Febro.	9 Marzo.	María Adaro	3.650	Cartagena.
14 id.	cargando	Rita Sister	3.700	Barcelona.
17 id.	esperando	Maruja y Aurora	7.000	Id.
24 id.	»	Monchu	2.300	Málaga.
24 id.	»	Sotón	1.900	Sevilla.
25 id.	»	Mosquitera	2.750	Id.
2 Marzo.	»	Ntra. Sra. del Carmen.	5.400	Barcelona.
10 id.	»	Ciaño.	4.550	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
4 Febro.	cargando	Mina Piquera.	5.200	Barcelona.
21 id.	esperando	Gobelás	3.500	Valencia.
22 id.	»	Abando	2.600	Vallcarca.
28 id.	»	I. Figaredo	4.850	Cartagena.
2 Marzo.	»	Jesús Antonio.	1.550	Aguilas.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
28 Enero.	cargando	Ricardo R.	2.100	Sevilla.
13 Febro.	esperando	G. Fierros	2.300	Id.
23 id.	»	José Navia Osorio	1.600	Vigo.
25 id.	»	Santirso	1.100	Santa Pola.
28 id.	»	Villamanrique	2.400	Adra.
6 Marzo.	»	Castro Alén	2.100	Cádiz.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
1 Febro.	9 Marzo.	María	400	S. Sebastián.
3 id.	10 id.	Alejandro	420	Zumaya.
10 id.	cargando	Juan Artaza	580	Pasajes.
24 id.	esperando	Ruda.	480	S. Sebastián.
6 Marzo	»	José María	500	Pasajes.
7 id.	»	María Santiuste	500	Santander.
8 id.	»	Everest	420	Vigo.
10 id.	»	Elgueta	800	Santander.

- GIJÓN

la carga de carbón por estos puertos
al 10 de Marzo de 1933

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
27 Febro.	27 Febro.	Sama.	1.040	Santander.
28 id.	1 ^a Marzo.	Melchuca.	100	Bilbao.
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
11 Febro.	cargando	Mieres	4.400	Barcelona.
21 id.	"	Cabo Corona	2.300	Sevilla y Málaga.
22 id.	esperando	Rita Sister	1.100	Barcelona.
28 id.	"	Numa.	4.400	Id.
2 Marzo.	9 Marzo.	María Adaro	300	Su consumo.
2 id.	10 id.	Sama.	1.040	Bilbao.
2 id.	9 Marzo.	Llodio	900	Id.
3 id.	esperando	V. Ruiz Senén	5.750	Barcelona.
4 id.	cargando	Agne.	4.000	Ymuiden.
7 id.	7 Marzo.	Mina Sorriego	200	Santander.
9 id.	esperando	A. Senra	4.800	Barcelona.
9 id.	"	Urola	6.200	Id.
===== GIJÓN - DARSENA. — F. C. DE LANGREO =====				
3 Febro.	8 Marzo.	Lekeitiarra	200	Zumaya.
15 id.	10 id.	San Jorge	260	Bilbao.
18 id.	cargando	Dionisia	250	Bermeo.
1 Marzo.	esperando	Magdalena	230	Santander.
1 id.	"	Mariavi	260	Id.
2 id.	"	Edurne	220	Bermeo.
2 id.	"	Diciembre	150	Zumaya.
4 id.	"	Zubieta	170	Id.
4 id.	"	Galicia	320	S. Sebastián.
6 id.	"	Airoso	130	Coruña.
7 id.	"	Josefa Mari	240	Vigo.
10 id.	"	Aller.	220	Zumaya.

A V I L E S

Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la 3.^a decena
de Febrero y 1.^a de Marzo de 1933

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	D E S T I N O
Entrada	Salida			
1.^a decena de Febrero				
21 Febro.	21 Febro.	Fortunata	2	Luarca.
21 id.	22 id.	México	6	Navia.
18 id.	23 id.	Víctor Chávarri	4 470	Tarragona.
21 id.	23 id.	Lolina	42	Bilbao.
22 id.	23 id.	Aida	35	S. Esteban.
23 id.	24 id.	Covadonga	5	Luarca.
25 id.	25 id.	Caruso	1.359	Vigo.
22 id.	25 id.	Galicia	312	Coruña.
25 id.	25 id.	Covadonga	2	Navia.
26 id.	27 id.	Cabo Sacratif.	140	Gijón.
27 id.	27 id.	Arnao	6	Requejada.
24 id.	27 id.	Inogedo	20	Id.
24 id.	28 id.	Cementos Rezola	69	S. Esteban.
26 id.	28 id.	Fito	136	Tarragona.
TOTAL...			6.604	
1.^a decena de Marzo.				
24 Febro.	1 id.	Fernando L. de Ibarra	4 214	Valencia.
28 id.	1 id.	Chacartegui	12	Bilbao.
22 id.	1 id.	Recalde	8	Vegadeo.
1 Marzo.	1 id.	Arnao	6	Requejada.
1 id.	3 id.	Castro	7	Ribadeo.
3 id.	3 id.	Arnao	6	Requejada.
2 id.	4 id.	Río Navia.	538	Santander.
26 Febro.	4 id.	Marqués de Chávarri	4 533	Valencia.
1 Marzo.	6 id.	Pepín.	558	Pasajes.
5 id.	7 id.	Arnao	6	Requejada.
4 id.	8 id.	Vito	6	Id.
5 Febro.	9 id.	España 3.	2 971	Cartagena.
3 Marzo.	9 id.	José Tartiere	1.608	Bilbao.
5 id.	9 id.	Margarita	320	Zumaya.
2 id.	9 id.	Hernani	420	San Sebastián.
4 id.	9 id.	Joven Víctor	3	Vegadeo.
2 id.	10 id.	Generalife	5.566	Barcelona.
9 id.	10 id.	Arnao	146	Requejada.
9 id.	10 id.	Asturias	4	Luarca.
22 Febro.	10 id.	Iturri-Ripa	30	Gijón.
6 Marzo.	10 id.	Ranfrid	25	Portugal.
TOTAL...			20.987	

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

Relación del carbón embarcado por este puerto durante la 3.^a decena de Febrero y 1.^a de Marzo de 1933

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Febrero.				
17 Febro.	21 Febro.	Manuel	20	Betanzos.
22 id.	23 id.	Mina Sorriego	179	San Sebastián.
21 id.	23 id.	Concepción Hevia	216	Id.
21 id.	23 id.	María Santiuste	409	Santander.
21 id.	24 id.	Faustino R. San Pedro	2.352	Bilbao.
9 id.	24 id.	M. de Urquijo	2.808	Id.
23 id.	25 id.	Aida	286	San Sebastián.
24 id.	25 id.	Josefa	320	Pasajes.
22 id.	25 id.	Villa Selgas	255	Gijón.
14 id.	25 id.	V. Figaredo	4.261	Barcelona.
24 id.	25 id.	Plencia núm. 2	120	Pasajes.
25 id.	26 id.	Nervión	1.108	Bilbao.
24 id.	26 id.	Ineschu	203	Id.
21 id.	26 id.	Bodón	907	Coruña.
25 id.	28 id.	Manuel	13	Betanzos.
24 id.	28 id.	Ana	320	Pasajes.
14 id.	28 id.	Mont Seny	868	Id.
25 id.	28 id.	José María	512	Id.
28 id.	28 id.	Villa Selgas	409	Pasajes.
TOTAL...			15.566	
1.^a decena de Marzo.				
24 Febro.	1 Marzo.	Aller	211	Zumaya.
24 id.	2 id.	Jaime Girona	2.627	Bilbao.
1 Marzo.	2 id.	Antonieta	132	Zumaya.
28 Febro.	2 id.	Cementos Rezola 2	612	San Sebastián.
1 Marzo.	2 id.	Josefa	311	Id.
2 id.	3 id.	José Tartiere	1.814	Bilbao.
2 id.	3 id.	Ana	317	Pasajes.
3 id.	4 id.	Nervión	1.113	Bilbao.
4 id.	7 id.	Marta Junquera	21	Villagarcía.
3 id.	7 id.	El Caudal	1.068	Pasajes.
5 id.	8 id.	Jaime Girona	2.539	Bilbao.
7 id.	8 id.	Ana	313	Pasajes.
6 id.	3 id.	Bodón	61	Avilés.
8 id.	9 id.	Capricho	135	Ferrol.
TOTAL...			11.275	

EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

Toneladas de carbón embarcadas por los diferentes cargaderos que se citan durante la 3.^a decena de Febrero y 1.^a de Marzo de 1933.

		3. ^a DECENA	1. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.....	Turno 1. ^o	350,00	4.772,89
	Id. 2. ^o		3.550,00
	Id. 3. ^o	506,46	566,00
	Id. 4. ^o	393,61	1.270,32
	Grúas chicas.....	398,75	584,19
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.....	Cargaderos.....	3.201,91	7.286,13
	Grúas chicas.....	555,70	828,99
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C.....	Cargaderos.....	255,27	447,38
	Muelles.....	688,00	502,00
Totales en las dos decenas.....		6.349,70	19.807,90
AVILÉS.....		6.604 00	20.987,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA.....		15.566,00	11.275,00

ANTONIO T. VEGA

GIJÓN

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



INFORMACIONES VARIAS



COMPRA-VENTA DE BUQUES

Vapor «María Dalmé de R.». Construído en el año 1911. De 2.549 tons. de peso bruto y 4.070 tons. de d. w. Vendido por Hijo de Ramón A. Ramos, de Barcelona, para desguazar.

LA ASOCIACIÓN DE NAVIEROS

Y CONSIGNATARIOS DE VIGO

Acaba de ser elegida la Junta Directiva de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Vigo para el bienio 1933-34 y formada por los siguientes señores:

Presidente, D. Fernando Conde Ponte; Vicepresidente, D. Joaquín Davila Román; Tesorero, D. Agustín Tenreiro Rodríguez; Secretario, D. Gustavo Kruckemberg Sartorius.

Deseamos a dichos señores muchos aciertos en la gestión encomendada durante el tiempo de su mandato.

EL INGENIERO-DIRECTOR DEL

PUERTO DE SAN ESTEBAN :::

Ha sido nombrado ingeniero-director interino del puerto de San Esteban de Pravia, el joven y culto ingeniero gijonés D. Claudio Fernández Alvar González, que ya venía ocupando aquel puesto accidentalmente con gran acierto.

El nombramiento del Sr. Fernández Alvar González ha sido muy bien acogido.

Por nuestra parte, le enviamos la más sincera felicitación.

LA IMPORTACIÓN DE PESCA-

DO ESPAÑOL EN FRANCIA

El total de los contingentes de pescado de procedencia española establecidos para los períodos de 1 de abril a 30 de junio y de 1 de julio a 30 de septiembre, ha sido el siguiente:

Pescados frescos o conservados frescos por procedimientos frigoríficos: asturiones, mújol, salmónete, lenguado, barbo, etc.: para el primer período, 400; para el segundo, idénticas cifras.

Otras clases: primer período, 1.000; segundo período, 1.200.

Pescados en conserva: primer período, 1.800; segundo período, 2.200.

El agotamiento de los contingentes se dará a conocer a los importadores mediante avisos que se publicarán en el «Journal Officiel». No se hace reparto de contingentes entre los importadores, y tampoco se conceden licencias de importación.

PERSONAL DE SERVICIOS MARÍTIMOS

El Ministro de Marina ha nombrado recientemente el personal del Cuerpo General de Servicios Marítimos, habiendo aparecido ya en la «Gaceta» entre otros los siguientes nombramientos:

D. Juan Navarro Dagnino, Subdelegado de Pesca de La Coruña.

D. Víctor Colina Sánchez, Jefe del Re-

gistro de la Delegación Marítima de Asturias.

D. José Cardona Torres, Subdelegado Marítimo de Avilés.

D. Ulpiano Rodríguez Bango, Subdelegado Marítimo de San Esteban de Pravia.

D. Claudio M. Fernández Rodríguez, Subdelegado Marítimo de Gijón.

D. Eduardo Ugalde Echevarría, Subdelegado Marítimo de Ribadesella.

D. Alfredo Noval Gutiérrez, Subdelegado Marítimo de Luarca.

D. Francisco Alvarez Montesino, Subdelegado de Pesca de Luanco.

EL CONVENIO SOBRE LA LÍNEA DE CARGA

Desde la publicación del último anuncio relativo a las ratificaciones del Convenio Internacional sobre la Línea de Carga 1930 que entró en vigor el 1.º de enero pasado,

los gobiernos de Islandia y de Cuba han depositado sus ratificaciones al Convenio. Este está actualmente vigente en Canadá, Cuba, Dinamarca, Finlandia, Francia, Islandia, Italia, Latvia, Países Bajos, Nueva Zelanda, Noruega, Portugal, España, Suecia, Rusia, Inglaterra y los Estados Unidos. En el caso de Alemania, cuya ratificación formal al Convenio no ha sido publicada aún, el Gobierno de aquel país ha dictado disposiciones conducentes a la adopción de las reglas a que se refiere el citado Convenio, las cuales han empezado a regir desde el primero de enero pasado. Los gobiernos de Rumanía y Hungría han notificado igualmente su adhesión, pero estas adhesiones no se harán efectivas hasta el 1.º y el 16 del próximo abril, es decir, tres meses después de las respectivas fechas de notificación.

S. A. Depósito de Carbones de Tenerife

GIJÓN

CARBONES

Consignatarios :-: Fletamentos

Agencia de las Compañías Hamburguesas

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

GRANDES ALMACENES DE EFECTOS NAVALES

DE

ENRIQUE VALDES T. PRIDA

PRECIOS SIN COMPETENCIA

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

TELÉFONO 19

SAN ESTEBAN DE PRAVIA



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



CONCEDIENDO UN PLAZO A LOS ARMADORES QUE DESEEN VENDER EMBARCACIONES, PARA DEDICARLAS A LA VIGILANCIA DE LA PESCA :: ::

Necesitando la Subsecretaría de la Marina civil adquirir embarcaciones ya construídas o en uso por los pescadores para dedicarlas a la vigilancia de la pesca, y de las características aproximadas que a continuación se expresan, los armadores que deseen vender harán su oferta en solicitud dirigida al Excmo. Sr. Subsecretario de la Marina civil, en el plazo de quince días, a partir de la publicación de este anuncio en la «Gaceta de Madrid» y en cuya oferta constarán los extremos siguientes:

Nombre de la embarcación.

Matrícula, lista y folio.

Año de construcción.

Puerto donde se encuentra.

Eslora, manga y puntal.

Tonelaje total.

Clase de aparejo (velamen).

Pertrechos que completan la oferta.

Marcha del motor.

Potencia del mismo.

Edad del motor.

Si es de explosión o combustión.

Año de instalación.

Andar.

Precio de la embarcación con su motor y pertrechos.

A ser posible debe acompañarse fotografía de la embarcación, con su aparejo.

Tipos de embarcaciones

Trainera cubierta o embarcación, también cubierta, de las costas del Cantábrico o Galicia, con motor, de siete a doce toneladas, de andar superior a siete millas y aparejo (velamen).

Nota.—Los armadores que hubieren hecho ya oferta de sus embarcaciones no necesitarán repetir las, salvo el caso que deseen modificarlas.

Madrid, tres de marzo de mil novecientos treinta y tres.

AMPLIANDO EL PLAZO PARA LA ADMISIÓN DE SOLICITUDES PARA EL CONSUMO DE PLAZAS DE MAQUINISTAS NAVALES DE LA SUBSECRETARÍA :: ::

Ilmo. Sr.: Accediendo a lo solicitado por D. Rufino Aguirre Hevia, primer maquinista naval, que pide se amplíe el plazo para concursar a las plazas de esta Subsecretaría asignadas por plantillas a Maquinistas navales.

Este Ministerio se ha servido acceder a lo solicitado y disponer se admitan solicitudes hasta el día 1.º de abril próximo.

Madrid, 4-3-1933.

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




OTRA AMPLIACIÓN PARA LAS PLAZAS
DE PATRONES, MECÁNICOS, ETC., DEL
CUERPO DE VIGILANCIA DE PESCA : : :

Ilmo. Sr.: En cumplimiento de lo dispuesto en la Orden ministerial de 25 de febrero próximo pasado («Diario Oficial» número 51, página 210).

Esta Subsecretaría ha dispuesto ampliar hasta el 1.º de abril próximo el plazo para solicitar tomar parte en los concursos para cubrir plazas de Patrones, Mecánicos, Marineros guardapescas y Agentes del Cuerpo de Vigilancia de la Pesca.

Madrid, cuatro de marzo de mil novecientos treinta y tres.

BANCO MINERO INDUSTRIAL DE ASTURIAS
GIJÓN

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

FERNANDO GARCIA CASTILLO

CONSIGNATARIO DE BUQUES
FLETAMENTOS

Agente de VAPORES COSTEROS S. A., Bilbao
Dirección telegráfica y telefónica: TREVIGAR
Teléfono 1.862 - Oficinas: Calderón, 15, 1.º

SANTANDER

PEDRO PRENDES

ALMACENES DE MADERAS
DE TODAS CLASES

IMPORTACIÓN DIRECTA
GIJÓN

ALMACENES Y TALLERES MECANICOS
DE ASERRAR Y MACHIHEMBRAR

CALLE MARIANO POLA, 8 Y 10
TELÉFONO 31-28

Telegramas PRENDES



MARCA

REGISTRADA

Lubrificantes MARYLAND

TIPOS ESPECIALES GARANTIZADOS PARA AUTOMÓVILES,
CAMIONES, INDUSTRIAS Y MÁQUINAS MARINAS

Maryland, S. L.

Plaza 6 de Agosto
(esquina a Pelayo)

Apartado núm. 140 **GIJÓN** Teléfono núm. 22-20



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

Joaquín Velasco

Langreo, 2

GIJON

Minas de Coto del
Musel
Carbones para Gas

VAPORES:

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

ASTILLEROS PIÑEIRO

FERROL (La Graña)

Reparación de buques, máquinas y calderas. Fundición de toda clase de metales. Soldadura eléctrica y autógena.

Gran Carro Varadero montado sobre rodillos de acero, con calado máximo de 5,50 m. para buques hasta 1.000 tons. situado al lado de los Talleres con servicios de Grúa, agua, aire y energía eléctrica.

Para buques hasta 150 tons. ptas. 200 por varada y estancia en seco seis días, En mayor tonelaje precios convenidos, pero reducidos.

Teléfonos { Astillero N.º 2
Domicilio N.º 8

LUBRIFICANTES OLGOMTRA

ESPECIAGES PARA AUTOMÓVIGES, MÁQUINAS MARINAS Y MAQUINARIA EN GENERAL

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

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

OVIEDO

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 —

JOSÉ SÁNCHEZ DEL BUSTO

EXPORTACION DE CARBONES

Dirección Telegráfica: }
» Telefónica: } JOSANBUS

TELEFONO 20-91

Pi y Margall, 35 - 1.º

GIJON

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

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

HIJO DE RAMON A. RAMOS

ARMADOR Y CONSIGNATARIO

Vapor «Ramón Alonso R.»	Tons. 6.200 d. w.
» «María Dalmé de R.»	» 4.200 »
» «Nuria R.»	» 3.800 »
» «Manelina R.»	» 3.450 »
» «Ricardo R.»	» 2.200 »
» «María R.»	» 2.200 »
» «Roberto R.»	» 1.900 »
» «Manuela C. de R.»	» 650 »

Servicio semanal entre Barcelona y Cartagena.—Servicio semanal entre Barcelona, Aguilas, Almería, Motril, Algeciras y Málaga, admitiendo carga y pasajeros.—Servicio eventual Barcelona-Gijón.

Paseo de Colón, 18 - Telegramas y telefonemas: RAMOS
BARCELONA

NICANOR NOVAL HEVIA

GIJÓN

MADERAS PARA MINAS
SIERRAS MECÁNICAS
Y CARBONES

Armador del vapor C. HEVIA
220 tons.

SANZ CRESPO. 25 Y 27
Teléfono 11-37

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
GIJÓN

Telegramas y Telefonemas: BALUESTEROSCO

LUIS LIAÑO (S. en C.)

ARMADORES Y CONSIGNATARIOS DE BUQUES
SANTANDER

Telegramas } LIAÑO
Telefonemas }

Apartado 18 :: Teléfono 2850

Oficinas: Paseo de Pereda, núm. 35

PLANOS INGLESES (FISHING'S CHARTS) ACOTADOS ESPECIALES PARA PATRONES DE PESCA

PLANO DE PESCA A.—Desde Silleiro a Santa María con los pesqueros de Foudorces de Mira, Ericeira, Faraloes, Seno de Abraham, Risca, Alda, Balatina, Pombal, Mar de laxa, Mar Novo, Sines Vilanova Arrifana, Sardoal, San Vicente, Cama da Vaca, Carvoeiro, Lagos, Borda dos Picos, Santa María, etc.—PLANO DE PESCA B.—Desde Espartel a Mazagán con los pesqueros de Arcila, Torres, Tres Santos, Larache, Cabeza de Vaca, Marmorah, Kinitra, Salé, Rabat, Casablanca, Arancor, Mazagán, etc.—PLANO DE PESCA C.—Desde Mazagán a Sim con los pesqueros de Kántin, Mogador Sim a Porras, etc.—PLANO DE PESCA F.—Desde Mogador a Ghir con los pesqueros de Sim, Sin Tierra, Mar de N. W. Tefelnech, Oficina, Cabezas, Leonor, Viñeta, Cabeza del Cabo, etc.—PLANO DE PESCA G.—Desde Ghir a Juby (28 o N.) con los pesqueros de los 60 brazos, Ghir, Cabeza del Cobo, Mar de los Calanes, los 100 brazos, Carretera, Santa Cruz, las 30 Millas, Río Mesa, Agula, Fogo, Hill, Num, La Curva, Juby y Banco la Concepción.—PLANO DE PESCA H.—Contiene las Islas Terceras y la situación de un Banco de pesca abundantísima.—PLANO DE PESCA I.—De Juby a Cabo Blanco del Sur con los pesqueros de los Matillos, Sakiet, Bojabor, Barreras, Franceses, Peña Grande, Barbas, Río de Oro, Agüera, etc.

Para pedidos dirigirse al

Capitán, MIGUEL MORALES ALMIÑANA

ISAAC PERAL, 32 - 2.º — CADIZ

Enviándole 100 psetas por giro postal, importe de cada plano

Minas de Respinedo

JESUS FERNANDEZ

OFICINAS:

Marqués de San Esteban, número 2

GIJÓN

VAPORES DE GUMERSINDO RIESGO VALLINA

GIJÓN

Telegramas } RUDESCO
Telefonemas }

Teléfono 30-23

Apartado 142

ANGEL 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
Id. San Juan de Nieva 3
Particular. 99

VAPORES:
Caruso... 1.350 Tons. } Aida..... 350 Tons.
Lolina... 400 } Margarita 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 máquinas y calderas. Soldadura eléctrica y autógena

SAN JUAN DE NIEVA AVILÉS Teléfono 10

S. A. ESPAÑOLA DE LUBRICANTES

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

AGENCIA MARÍTIMA GONZALEZ-ALEGRE HERMANOS

VIGO
&
VILLAGARCIA

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

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

TELEG. }
TELEF. } ALEGRE
CABLE. }

A. B. C. code 6.ª Edic.

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.

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, barcazas, 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 Consignatario 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

ARAMDORES 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 C^o de New-Orleans, LA.

(Servicio regular entre los puertos del Golfo y España)

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

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

The Union Marine Insurance C^o Ltd. de Liverpool. (Seguros marítimos)

GIJÓN

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-1.º

Apartado 71 - Teléfono 18-00

C.ª Española de Pinturas "INTERNATIONAL" S. A.

Fábrica en

LUCHANA-ERANDIO

(Bilbao)

MARCA

RÉGISTRADA



HOLZAPFEL

Únicos agentes y fabricantes

en España de las afamadas

Pinturas "HOLZAPFEL"

LAS MEJORES DEL MUNDO Y LAS DE MAYOR CONSUMO MUNDIAL

Patente «INTERNATIONAL».—Para fondos de buques de hierro y acero.—Cerca del 40 por 100 de la flota mundial emplea esta patente.

«NAVY BRAND».—Composición muy fuerte para el mismo uso y adecuada para navegaciones entre países tropicales o aguas muy sucias.

«COPPER PAINT».—Composición para fondos de buques de madera.

«YACHT COMPOSITION».—Para fondos de buques de regata y recreo.

«BOOTTOP».—Anticorrosiva para la línea de flotación de buques de hierro.

«FUNNEL PAINT».—Pintura ignífuga para chimeneas.

«BLACK TOPSIDE».—Pintura para costados de buques.

«DANBOLINA». «LAGOLINE». Esmalte «SUNLIGHT».

«UNION JACK». ESMALTES PARA JUGUETES.

«PINTURAS Y BARNICES SECADO AL AIRE LIBRE Y A LA ESTUFA». «BEDSTEAD PAINT»

(pintura para camas). «FURNITURE VARNISH».

«FURNITURE ENAMEL» (barniz y esmalte especiales para muebles). «MOTOR PAINT». Pinturas

decorativas «LAGOMAT». Pintura al agua «ODI-CO» (preciosos colores permanentes). Esmaltes y

Barnices «INTERLAC» a la nitrocelulosa y demás

productos nitrocelulósicos. «INTERPAST» A. y B.

Todas las pinturas patentadas «HOLZAPFEL» son para toda clase de aplicaciones y usos

Nuestras pinturas son las de mayor duración y de mayor rendimiento.

SON, POR LO TANTO, LAS MÁS BARATAS.

Oficinas:

Ibáñez de Bilbao, 8

BILBAO

En todos los puertos del MUNDO podemos suministrar nuestras patentes

y guardamos depósitos, además, en

las principales poblaciones de España

Agente en Gijón: C. de Zabala — Id. en Oviedo: Paulino G. González