



AÑO V

GIJÓN 1.º DE AGOSTO DE 1934

NÚM. 91

SOCIEDAD INDUSTRIAL ASTURIANA

Fábricas 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

EFFECTOS 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

APARTADO 90

TELÉFONO 24-00

A. PAQUET

TELEG } PAQUET
TELEF }

CONSIGNATARIO

MUELLE, 2-4-6 - GIJÓN

AGENTE DE ADUANAS

Compañía Trasmediterránea

C.º G.º Transatlantique

PENÍNSULA - AFRICA - CANARIAS

CUBA - MEJICO - ESTADOS UNIDOS

AGENCIA CONSULAR DE FRANCIA

“SHELL”

“FLINTKOTE”

LUBRIFICANTES Y ASFALTOS

ANTICORROSIVO - IMPERMEABILIZANTE - AISLANTE

EMULSIONES “COMPAS” ASFÁLTICAS

LISBOA PORTUGAL

MANUEL LLORET Y BOU

Praça Duque da Terceira, 25-26-27

CONSIGNATARIO de BUQUES (Unico Consignatario español en Portugal)

Agente de la Compañía Transatlántica-Barcelona

Telegramas: “LLORET” - Teléfono 26447 - Apartado 332

“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.		Descuentos. {
		Cuarto plana. 20 id.		
Cubierta interior. . .	{	Plana completa. 50 ptas.	↓	Contratos por un año 25 %
		Media plana 30 id.		Los anuncios en texto no tienen descuento.
		Cuarto plana. 15 id.		
Demás hojas.	{	Plana completa. 40 ptas.	↓	Suscripción por un año a la Revista. 25 ptas.
		Media plana 22 id.		Id. por un semestre 13 id.
		Cuarto plana. 12 id.		Los anunciantes recibirán la Revista gratis.



SUAREZ Y C.^{IA} S. A.

Depósitos flotantes y terrestre 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 }

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

Villagarcía de Arosa

Telegramas: PE Fernandez

(PONTEVEDRA)

SENABRE

CORDELERÍA Y REDES
VAPORES PESQUEROS

VILLAJOYOSA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

TELÉFONOS:

CADIZ: Plocia, 13.

N.º 2734

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

N.º 2724

VILLAJOYOSA (Casa Central).

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

FILATURAS VALENCIANAS REDÓN, S. A.

Fábrica en Paterna. - Teléfono 22

Valencia, Ruiz de Lihory, 7. - Teléfono 15453

Fabricación especial—con patente de invención y procedimiento exclusivo de elaboración—de HILOS DE CÁÑAMO BLINDADOS con la total integridad y largo de fibras, PARA LA CONFECCIÓN DE TODA CLASE DE ARTES DE PESCA



Confección de Artes para la Pesea de «PAREJA», «TRAWLER», «BACHA» y demás aparejos de arrastre.

Piolas, Palangres, Trasmallos, Sondas, Trenzas, Malletas, etc., etcétera.

LAS CARACTERÍSTICAS DE NUESTROS GÉNEROS SON LA CALIDAD INSUPERABLE Y LOS MEJORES

PRECIOS



"EL ÁNCORA"

EFFECTOS NAVALES

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

ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

GIJÓN
MUELLE, 30

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

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 abons: 3 por 100 anual

Dirección Telegráfica: BANMINAS

HIJOS DE CLAUDIO ALVAREZ EFFECTOS NAVALES

Materiales de Construcción

Depositarios del material

para techar PIZARRITA

M. de San Esteban, 7-A **GIJON**

ANTONIO T. VEGA

GIJON

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

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

GUMERSINDO JUNQUERA

GIJÓN-MUSEL

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



VAPORES

TELÉFONO 17-00

APARTADO 176

LUIS ADARO.....	3 400 Tons.
GUMERSINDO JUNQUERA.	5.800 >
MARUJA Y AURORA	6 850 >

TELEGRAMAS:

JUNSECA

GIJON

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



AÑO V

GIJON 1.º DE AGOSTO DE 1934

NÚM. 91

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

EL GRAVE PROBLEMA HULLERO

Se concede un crédito extraordinario

Para atender necesidades de carácter inaplazable, como son, entre otras, el pago de jornales y subsidios a los mineros, se acordó por el Consejo de Ministros conceder un crédito extraordinario de ocho millones de pesetas, que será repartido entre las empresas hulleras a este fin; además, para mediados del corriente mes quedará terminado el proyecto de reorganización de la industria, según promesa del Director General de Minas.

Parece ser que el Gobierno actual ha comprendido el alcance e importancia económica que tiene la crisis que padecen las minas de Asturias, y pone el interés debido para encauzar la solución de sus problemas. La concesión de este crédito extraordinario es un nuevo compás de espera, a fin de que no se produzca el cierre de las minas anunciado para hoy, con lo cual quedarían en situación de paro más de 30.000 obreros. Con este auxilio económico nada práctico se resolverá si a él solo se limita la actuación de los Poderes Públicos, puesto que con él únicamente se podrá atender a la solución momentánea de algunos problemas económicos mineros, que

han llegado a ser insostenibles para las empresas y obreros; pero nada más. Esta cantidad permitirá resistir por algún tiempo, pequeño por cierto, la continuidad de las explotaciones, mas hay problemas que no se resolverán con estos auxilios, como es el de la crisis de consumo y la nula paridad que guardan los gastos de explotación con los precios de venta establecidos, ya que estos últimos son inferiores, con bastante, a los primeros, lesionando sensiblemente a las empresas mineras esta anomalía, que es, indudablemente, el punto fundamental del problema.

Elementos destacados dentro de la industria hullera abrigan temores en el sentido de que tanto este crédito extraordinario, como otros que se pudieran conceder a la industria hullera para su ordenación, es posible que pasen a los bolsillos de los almacenistas. Para evitar esto, es preciso, desde luego, una organización eficaz, puesto que no son muy erróneos tales temores y pudieran ser realidad si no se establece una intervención oficial bastante directa que lo evite, aunque ya el Gobierno se ha dado cuenta de ello y ha dictado

algunas medidas a tal fin. Desde luego, sería lamentable que los almacenistas se lucrasen con los auxilios destinados a la industria minera, mientras que las empresas hulleras se ahogan en un mar de deudas y los navieros afectos al tráfico de carbones desde Asturias corren peligroso albur, debido a los reducidos tipos de flete que se cotizan en el mercado.

Entre los diferentes puntos que comprenden el proyecto de ordenación de la industria hullera, figura la organización de ventas, propaganda, transportes y adquisiciones, a cuyo efecto se dictará el Reglamento correspondiente. Los encargados de redactar el mismo deberán tener especial cuidado para imponer normas adecuadas sin que éstas lesionen intereses creados. La labor y eficacia de los intermediarios, que algunos creen perjudicial, no es así; más bien puede decirse que ellos son indispensables en el comercio, por cuanto que tienden a dar mayor impulso al mismo. Así ha ocurrido en Inglaterra donde por medio de la Ley de Minas se estranguló la actuación de los intermediarios, dando motivo a un sensible descenso en las exportaciones, al sufrir pérdidas de mercados donde colocaban carbón aquellos.

En cuanto a los transportes de carbones por tierra, ha de estudiarse la reducción de tarifas ferroviarias y, por vía marítima, la creación de una tarifa de fletes equitativos para la industria hullera y los navieros, por cuanto que en Asturias existe hoy día una flota bastante importante, creada al amparo de dicha

riqueza, flota que sufre serios quebrantos por los ruinosos fletes que se pagan, sin que esto signifique beneficio para los mineros y si la posible desaparición de la misma, tan necesaria para este tráfico al que ha dado cierto impulso.

A la vez que esto se regule, también puede resolverse en importante cuantía el problema de colocación de menudos con la concesión de anticipos a las industrias consumidoras a fin de que reformen su instalación. En la flota mercante española deben introducirse estas reformas para aumentar el consumo de menudos y carbones pulverizados a cuya conversión se estudia llevar estos para facilitar su colocación; otro tanto debe hacerse en la marina de guerra, evitando la progresión de instalaciones de gas-oil en los buques, a fin de que no se repita aquí el caso de Inglaterra, que al estudiar el descenso de ventas de carbones se observó que una de las causas que más influían en ello era, precisamente, el auge que estaba adquiriendo el empleo de aceites pesados como medio de propulsión en la Marina.

N. de R. — Premura de tiempo y falta de espacio, nos impide la publicación de las dos órdenes del ministerio de Industria que inserta la «Gaceta» de ayer. Por las mismas quedan también las antracitas comprendidas en el gravamen de 0,05 pesetas por tonelada y los almacenistas al pago de 0,03 pesetas por tonelada vendida de carbón, coques y aglomerados, que en ambos casos percibirá el Comité Ejecutivo de Combustibles.

ANTONIO SUARDIAZ VALDÉS

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 —			



MERCADO DE FLETES



Poco puede añadirse a la impresión que sobre este mercado dimos en la quincena anterior; a la de entonces solo puede agregarse que cada vez se hacen más sensibles los pesimismo que desde principios de verano venimos augurando. La quietud de órdenes para fletamentos de carbón se afianza considerablemente y apenas si se presentan en el mercado nuevos viajes.

El reducido número de operaciones que se concertaron durante la segunda mitad de julio, fueron, todas ellas, fijadas a tipos bajos y, por tanto, exentos de utilidad alguna para los navieros, que continuarán sufriendo perjuicios con tales viajes. Sin embargo, hay bastantes buques que se ofrecen con insistencia y que tomarían cargamentos aun con tipos re-

ducidos puesto que algunos de estos barcos se encuentran en puerto desde hace días sin conseguir colocación y sus armadores se resisten a determinar el amarre. La paralización es tan importante que hasta los buques de pequeño porte no logran ser fletados. Indudablemente que la prolongación de este estado crítico del mercado asturiano, que no tiene el menor vestigio de mejoramiento, obligará a que los amarres, iniciados el pasado mes, vayan engrosando.

Para viajes de retorno y fletamentos en otras direcciones también existe paralización, lo que dificulta enormemente la explotación de los buques en la actualidad, puesto que no es solamente el mercado de Asturias el que sufre depresión, sino que ésta comprende a todos los mercados marítimos en general.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

Pasajes.....—Vp.	400 ts.	Ptas. 10,—	Langreo
San Sebastián..— »	400 ts.	» 10,—	Id.
Id.— »	280 ts.	» 10,—	Id.
Zumaya.....— »	280 ts.	» 9,75	Id.
Bilbao.....— »	600 ts.	» 7,—	Id.
Coruña.....— »	180 ts.	» 10,—	Id.
Vigo.....— »	300 ts.	» 11,50	Id.
Villagarcía....— »	200 ts.	» 11,—	Id.
Cádiz.....— »	800 ts.	» 14,—	Id.
Cartagena.....— »	1.000 ts.	» 13,—	Id.

PRAVIA a

Pasajes.....—Vp.	200 ts.	Ptas. 13,—
Bilbao.....— »	3.000 ts.	» 7,—
Id.— »	800 ts.	» 8,—
Coruña.....— »	1.000 ts.	» 9,—
Vigo.....— »	1.000 ts.	» 12,—
Sevilla.....— »	3.000 ts.	» 13,50
Valencia.....— »	2.000 ts.	» 14,50

RETORNOS:

Bilbao-Pravia...—Vp.	1.000 ts. mineral	Ptas. 5,—
Gijón-Villagarcía.— »	190 ts. cemento	» 11,—
Camariñas-Musel — »	400 ts. pinos	» 10,—

HIJOS de CASIMIRO VELASCO

Telegramas y Telefonemas: **CASIMIRO**

Apartado núm. 67

GIJÓN

Teléfono 32-00

AGENTES DE LAS LÍNEAS DE NAVEGACIÓN:

NORDDEUTSCHER LLOYD
LLOYD ROYAL BELGE
DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT «NEPTUN»
Wm. H. MULLER & C.^o
THE ISAACS LINE (EN GIJÓN Y BILBAO)
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

CASA EN BILBAO:

Barroeta Aldamar, 2-1.^o

Teléfono 18315

Telegramas: "CASMIR"



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

FLOTA: Vapor «Ita» 3.500 tons.
» «Genoveva F.» 2.500 »
» «Monehu» 2.300 »
» «Bodon», de 1.000 »

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 cruzamientos 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



Vistas las dificultades impuestas por algunos de los componentes de la Diputación Permanente de las Cortes, y comprendiendo el Gobierno la urgencia que existe para resolver el problema hullero, que tendía a agravarse con el anunciado paro minero, promovido por los patronos ante la imposibilidad de sostener por más tiempo el actual estado de cosas, ha acordado redactar a este fin un decreto que será seguidamente sometido a la firma del Presidente de la República para su aprobación, concediéndose por el mismo un crédito extraordinario a las empresas de ocho millones de pesetas y prometiendo que para mediados del corriente mes quedará terminado el proyecto de reorganización.

La «Gaceta» del 21 de julio pasado publica una orden del Ministerio de Industria diciendo que la anterior disposición de 20 de junio no deroga ninguna otra de las que regulan el régimen de la economía del carbón y más bien ratifican algunas de ellas, cuyo incumplimiento es patente. En su consecuencia, se dispone que las industrias obligadas al consumo de carbón nacional, incluso los centros expresados en la orden del 20 de junio, están autorizados para proveerse de combustible nacional para su consumo por mediación de los almacenistas. A la Federación de Sindicatos

Carboneros de España incumbe autorizar los contratos correspondientes al consumo obligatorio, debiendo llevar el visto bueno del delegado del Comité Ejecutivo del Combustible. No podrán concertar suministros de esta especie las empresas productoras con los suministradores, almacenistas e intermediarios sin la previa autorización de la citada Federación, que la negará si los precios otorgados no corresponden a la tasa oficial.

La situación actual del mercado es bastante deprimida, escaseando considerablemente los requerimientos de todas las clases, por lo que abundan las disponibilidades, que no son mayores que en otras ocasiones debido a los pequeños conflictos obreros que se sostienen en algunos pozos y a que las extracciones de carbón se están realizando con bastante restricción.

Los embarques efectuados durante la pasada decena han mejorado bastante, comparados con la anterior. Por Gijón-Musel se cargaron 49.040 tons., por Avilés 27.449 y por San Esteban de Pravia 24.937.

Es reducido el número de buques sometidos al turno, por ello, los despachos pueden efectuarse con alguna rapidez, ya que las esperas no son superiores a seis u ocho 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

ECONOMÍA DEL CARBÓN

LA INDUSTRIA BELGA

Por VICTORIANO CASTAÑO SANJUAN

Nos proponemos examinar hoy, en las líneas que siguen, la importancia y situación económica que la explotación carbonera representa en la actualidad industrial y social de esta pequeña monarquía, en cuyos 30,444 kilómetros cuadrados de extensión territorial —después del arreglo de Versalles— residen algo más de ocho millones de habitantes, lo que representa la bonita cifra de 270 por km.²: así ha podido ostentar el título de la nación de mayor densidad humana de Europa.

En la corriente intervencionista que con respecto a la vida económica del carbón ha invadido en mayor o menor proporcionalidad los países que por ser productores de este mineral tienen problemas de colocación, Bélgica marca, sino una excepción de tipo absoluto, si al menos ha retrasado todo lo posible el momento de adoptar tales medidas de protección estatal.

Pero, de un lado el ejemplo seguido de un modo casi general por los demás, y de otro, la necesidad ineludible de contrarrestar los angustiosos efectos de la crisis que se reflejan bien patentemente en los recientes cierres de minas han obligado a que el Ministro de Industria y Comercio planease un «Estatuto Hullero», el cual sometido a los informes previos de los organismos competentes, dió como resultado el nombramiento de una Comisión Interministerial para estudiar su aplicación y redactar el correspondiente proyecto de ley.

Este Proyecto después de haber sido aprobado por el Consejo de Ministros, ha pasado al Parlamento para su discusión, con carácter

de urgencia. Contiene, entre otras, las siguientes características: concede al Gobierno autoridad para reglamentar la producción, venta, importación y exportación de combustibles (comprendidos, naturalmente, el coque y los aglomerados) y para la percepción de determinados impuestos sobre el comercio exterior de los mismos.

Se crean dos organismos de asistencia al Gobierno. El primero, llamado Comité Consultivo», estará constituido por representantes patronales, obreros, de los consumidores, de almacenistas, de importadores y exportadores y su misión será informar sobre cuantas consultas le sean formuladas por el Gobierno. El segundo que se denominará «Consejo de la Producción», se compondrá exclusivamente de representantes patronales y tendrá por objeto proponer al Gobierno las medidas que estime necesarias para regular la producción y venta de los carbones.

Veremos como queda después de la intervención parlamentaria que a juzgar por las noticias de prensa promete ser bastante intensa.

La producción total de carbones en este país, ofrece las particularidades siguientes: hasta fines del pasado siglo una progresión ascendente y constante que llega en el año 1900 a unos 24 millones de toneladas; se estabiliza alrededor de esta cifra hasta 1913 y en el año siguiente desciende tan brusca y perpendicularmente que apenas alcanza los 16 millones de toneladas. Esta baja no se detiene aquí y en 1915 la producción total se cifra en unos 14 millones: son los efectos inevitables del

gran conflicto bélico que entonces, ahora y acaso por mucho tiempo aún, influyen toda la vida de la humanidad.

Los años 16, 17 y 18, oscilan entre los 14 y 17 millones de tons.; pero entrando ya en el 18 comienza a incrementarse la producción y logra que en 1920 se acerque casi a los 23 millones, es decir, la misma que en los años próximos y anteriores a la Guerra. En esta cantidad se detiene durante los cinco años que le siguen y en 1926 ya pone en el mercado 25 millones.

Desde 1927, hasta el pasado 32—último dato oficial conocido—se estaciona tan fijamente en los 27 millones y son tan escasas las variantes anuales, que renunciamos a reseñarlas.

El número de minas en actividad durante el año 1932, fué de 89. En 1931 fueron 90. El año 1930, 93, y el año 1929, se elevó este número a 100.

Durante el año 1932, hubo en todo el país 34 fábricas de coque con producción que, en total, ascendió a 4.410.050 tons. En el año anterior, 1931, esta cifra fué de 4 millones 876.350 tons. y en 1930, de 5.285.610 tons. Estas fábricas han consumido en todo el año de 1932, un total de 6.319.460 toneladas de hulla.

Fueron 47 las fábricas de aglomerados que estuvieron activas en 1932 y su producción total se elevó a 1.317.000 tons., consumiendo 1.200.000 tons. de hulla y 116.000 toneladas de brea. En el año anterior habían obtenido 1.850.000 tons. de aglomerados con un consumo de 1.636.000 tons. de hulla y 164. tons. de brea. En estos dos años el consumo de hulla por tonelada de aglomerado producida, fué de 911 kgs. y el de brea de 89 kgs.

Un convenio especial celebrado entre Bélgica y Luxemburgo, concluído en Bruselas con fecha 25 de julio de 1921 y ratificado el 5 de marzo de 1922, ha establecido entre ambos países una «Unión Económica» para

suprimir la frontera aduanera común, considerando en su virtud, desde 1.º de mayo de 1922, libres de derechos de importación y exportación a las mercancías de intercambio entre ellos. Por esta razón, al tratar ahora del comercio exterior de carbones, nuestras cifras se refieren siempre a las de la Unión Económica Belga-Luxemburguesa.

Las importaciones totales de carbones, durante los años 1931-32, expresadas en millares de tons. y con indicación del país de procedencia, han sido:

	1931	1932
De Alemania	6.652	5.178
De Inglaterra	1.859	1.357
De Holanda	2.940	2.078
De Francia	892	601
De Sarre	134	94
De otros países	312	136
TOTALES	12.780	9.444

Y las exportaciones totales durante los mismos años, expresadas de igual modo fueron las siguientes:

	1931	1932
A Holanda	451	380
A Francia	5.182	3.462
A Suiza	109	123
Otros países	743	910
Carboneo de buques	1.054	390
TOTALES	7.539	5.274

Es importante notar que, no obstante la huelga minera declarada en 1932, tanto las importaciones como las exportaciones fueron sensiblemente menores que las del precedente, implicando una disminución en el consumo que vamos a cifrar seguidamente.

Teniendo en cuenta los datos de producción primeramente indicados, los del comercio exterior que también hemos visto y los de los stocks a primeros y fines de año, obtene-

mos que el consumo total de carbones en los tres años que se citan, fué:

	1930	1931	1932
Consumo en millones de tons...	33.681	31.237	27.108

Es decir que en 1932, comparado con su precedente, el consumo ha disminuído en 4.129.000 tons.; o sea un 13 por 100 y haciendo esta comparación con el año 1930, la disminución llega a 6.573.000 tons., lo que supone un 19 por 100.

El número de obreros que han trabajado en el año 1932, en las minas de carbón ha disminuído en proporción muy considerable con respecto a los años anteriores, según puede apreciarse por el cuadro siguiente:

AÑOS	Obreros del interior	Obreros del exterior	TOTAL
1913....	105.921	40.263	146.184
1931....	106.410	46.303	152.713
1932 ...	96.382	41.934	138.316

Por cuencas, esta población total obrera de 1932, se reparte así:

Centro.....	20.603
Charleroi.....	41.408
Namur.....	1.742
Lieja.....	31.957
Limburgo.....	18.643
Oeste de Mons.....	23.072
TOTAL.....	138.316

El rendimiento obrero ha progresado notoriamente, habiendo pasado de 591 kgs. por obrero y día de trabajo en 1931, a 609 kgs. en 1932. Por cuencas, este rendimiento ha sido:

Centro.....	650	kilogramos
Charleroi.....	588	»
Namur.....	628	»
Lieja.....	519	»
Limburgo.....	767	»
Oeste de Mons ..	604	»

La variante más acusada se observa en Limburgo, con este rendimiento medio por obrero y jornada ha pasado, desde 1927, por las cifras de 453 kgs., 530 kgs., 563 kgs., 609 kgs., 662 kgs. y los 767 kgs. citados antes.

El promedio de muertes por accidentes de trabajo en las minas, comprendidos obreros del interior y exterior, ha sido por 10.000 obreros, de 0,61 en 1932 y de 0,89 en 1931.

SOCIEDAD ANONIMA DE Motores DEUTSCHE WERKE

Dirección: BARCELONA - Provenza, 314



CANIVELL Y FERNÁNDEZ LTDA.

TIPOS ESPECIALES PARA MOTORES
Y MÁQUINAS MARINAS

Oficinas: Humedal, n.º 3
Almacenes: Sanz Crespo

GIJON



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

Continúa la tendencia favorable en los mercados de fletes, debido a la mejor demanda de los cargadores de granos y a lo limitado de la oferta de tonelaje que se hizo más ostensible a consecuencia de la última huelga en los puertos del Norte del Pacífico que produjo la paralización de gran número de buques «bloqueados» en aquellos puertos. Los rasgos más salientes han sido la firmeza de los mercados exteriores de carbones y los de retorno del Plata. En los sectores donde aún no se manifiestan condiciones favorables, se mantienen, sin embargo, anteriores tipos, pues los armadores aparecen unidos.

Continúa siendo buena la posición en el Plata, aunque tuvo oscilaciones en los primeros días de la quincena, que desaparecieron luego. Se fleta para septiembre, de San Lorenzo a R. U., buque de 9.300 tons., al tipo de 16/3; otro de 6.300 tons. para agosto, de Bahía Blanca al Mediterráneo, no más allá del O. italiano a razón de 18/.

El sector norteamericano continúa paralizado y en algunos tráficos, las cotizaciones son más o menos nominales. Ha sido fletado un buque de 8.000 tons. para septiembre, chatarra, a razón de 13/3, uno o dos puertos de descarga, de un puerto del Norte al Japón. No hay movimiento en la zona azucarera y lo mismo en los puertos del Pacífico, afectados poderosamente por los últimos conflictos.

Parecía que estos últimos días se advertían síntomas de reanimación en el sector australiano, pero sólo muy débiles indicios y entre los cargadores de legumbres soya. Para últimos de agosto se fletó una motonave de 7.500 tons., Saigón, Marsella, Burdeos, Dunquerque, a 23/9. Otro del mismo porte obtuvo tipos de 22/9, Sydney, Mediterráneo, R. U. y Continente en cargamento de trigos y con opción a carga general, 3/ extra.

CARBONES

Las condiciones del mercado de Cardiff son más activas que en la anterior quincena confirmando la mejoría que anunciábamos y que se ha mantenido y afirmado estos últimos días. Sin embargo, hay exceso de cribados para que esta realidad favorable determine el incremento de los trabajos en las zonas mineras demasiado deprimidas. En cambio, tamaños medianos y menudos tienen persistente demanda; esta pesadez en los cribados y esta mejor salida de los tipos citados «equivale —dice un periódico— a una verdadera revolución en el comercio exportador de carbones.» Los coques tienen magnífica salida y tipos sostenidos; los aglomerados no varían.

En el mercado de Swansea no hay cambios apreciables y en la mayor parte de sus secciones la oferta es más que suficiente para los actuales requerimientos. Las grancillas lavadas son las que con demanda abundante sostienen precios más favorables. Los tipos mayores, en general, aparecen poco sostenidos y faltos de efectiva demanda, excepto en clases superiores, otro tanto sucede en los cortados a máquina y en los carbones para buques.

No mejora la situación en la zona de Newcastle ni son mejores las perspectivas para adelante; situación desfavorable que amenaza prolongarse acaso todo el mes de agosto. Las clases mejores de Tyne y Durham son las que aparecen mejor situadas; pero los menudos, Tyne y Blyth, no merecen ninguna atención de la demanda y se ofrecen a precios deprimidos. Hay exceso de carbones para gas y tienen relativa demanda los coques.

No hay cambios dignos de mención en el sector de Glasgow, las primeras clases de vapor se cotizan a buenos precios y tienen buena salida. Las galletillas lavadas aparecen muy irregulares, excepto «singles» que son difíciles de obtener.

DE RE RACIONALISMO

Por T. OLONDO, de la Subsecretaría de la Marina Civil

Repetidas veces se ha ocupado la prensa marítima de los proyectos de racionalización del tonelaje mercante propuesto por la «Baltic» y la Conferencia Marítima Internacional, así como de las gestiones realizadas por la Cámara de Navegación Británica, a insinuación de aquéllas, con objeto de asegurar la adhesión del número suficiente de armadores para poder llevar a la práctica un plan que aliviasse la agobiadora situación por que atraviesa la marina de comercio.

Aunque no se halla dentro de las posibilidades de los armadores la aplicación de un sistema para regular la inestabilidad de las divisas monetarias ni suprimir las barreras aduaneras y demás causas originarias de la crisis actual, pueden, sin embargo, adoptar eficaces medidas, puesto que el exceso de tonelaje flotante disponible, debido a la superproducción en la industria naval que tuvo lugar durante los años de la post-guerra, se podría disminuir con la rapidez necesaria, siguiendo internacionalmente un plan de desguace que tienda a la eliminación de los buques de cierta edad, para dejar en servicio solamente las unidades que por su eficiencia resultaren más favorables a la economía.

No cejan en su empeño las entidades arriba citadas, por comprender que la solución del problema es de una simplicidad extraordinaria, puesto que el caso presente no es de lucha con un rival peligroso, ya que los demás medios de transporte no pueden competir con el buque, ni tampoco es el temor de que la

subida en el precio de algunas mercancías, pues si ponemos el trigo como ejemplo, vemos que el transporte de mil kilogramos de este producto desde Buenos Aires a Barcelona, cuya distancia es de 10.800 kilómetros, cuesta solamente 28 pesetas, en tanto que el transporte por ferrocarril de esa cantidad en las condiciones más favorables, desde Salamanca a Madrid, que se hallan separadas por una distancia de 226 kilómetros, cuesta 33 pesetas.

Una simple ojeada a las cotizaciones de fletes deja ver que en todos los tráficos marítimos queda un margen considerable para el alza en todos los tipos de flete.

Al decir que la simplicidad es extraordinaria, nos referimos a la teórica, porque en la práctica son innumerables las dificultades que es necesario vencer para lograr poner de acuerdo a los armadores, debido a que son muchos los intereses que entran en juego y a que los distintos interesados se hallan en situaciones muy diferentes respecto a las condiciones en que se desenvuelven sus negocios, por lo cual puede suponerse que habrá de transcurrir mucho tiempo hasta que empiecen a tomar consistencia los proyectos sobre el reajuste del tonelaje a las necesidades del tráfico marítimo, con carácter general.

Viene a poner una nota optimista el convenio celebrado recientemente entre armadores de buques-cisternas mayores de 2.000 tons., pertenecientes a diversas nacionalidades, al formar la «Internacional Tankers Owners Associa-

tion» y haber puesto en ejecución el plan Schierwater, llamado así por ser este el nombre de su autor.

Integran la Asociación armadores ingleses, franceses, italianos, noruegos, suecos, dinamarqueses y holandeses, que representan unos tres millones de toneladas de esa clase de buques, y aunque las grandes empresas petrolíferas americanas, dueñas de la mayor parte de la flota de buques-tanques, no forman parte de la misma, han acogido la idea con agrado, habiendo todas ellas manifestado que no transportarán sus cargamentos en buques de armadores libres que no se hallen a ella adheridos.

El plan que se sigue es de una gran sencillez; no tiene por objeto fijar tipos de fletes ni disponer el movimiento de los buques; cada armador dispone de completa libertad para aceptar las ofertas de flete que crea conveniente según su particular criterio, y puede optar por tener sus buques en servicio o amarrarlos cuando lo juzgue oportuno, pero queda obligado a entregar a la Asociación un tanto por ciento de los fletes que perciba, cuyas cantidades irán a engrosar un fondo común, destinado a ser repartido proporcionalmente a su tonelaje entre los armadores asociados de los buques-tanques que se hallen amarrados.

Primeramente este tanto por ciento se ha fijado en diez para los buques fletados para viaje y en doce y medio para los cerrados en *time charter*, pero se irá aumentando gradualmente hasta llegar a treinta y tres y medio por ciento que es el límite que se ha fijado como máximo.

Puesto el asunto bajo este aspecto, los armadores asociados, al examinar el viaje en perspectiva han de tener en cuenta para su estudio la inclusión de este impuesto como si

se tratase de derechos de puerto, nómina, etc.; así que de no resultar la remuneración conveniente, optará por amarrar el buque, pues tiene la seguridad de que al hacerlo recibirá una cantidad suficiente para cubrir los gastos de amarre y asignar un tanto por ciento en concepto de intereses al capital desembolsado, contribuyendo al mismo tiempo a que el control del mercado no esté absolutamente en poder de los cargadores, dando lugar, como ha sucedido últimamente, al considerable envilecimiento de los fletes.

No se establece ninguna limitación a la construcción de buques, pero el Comité ha recomendado mucha discreción sobre este punto y anuncia que, si es necesario se adoptarán las medidas pertinentes para que el plan no pueda malograrse.

Los efectos de la constitución de esta Sociedad se dejaron sentir ya antes de ponerse en práctica la implantación del sistema, pues los fletes de combustibles líquidos experimentaron una sensible mejora en todos los tráficos al procurar los cargadores asegurar con anticipación el tonelaje necesario por juzgar que más tarde encontrarían para ello mayores dificultades.

Por su parte, una representación de armadores noruegos, dinamarqueses, suecos y finlandeses, cuyos buques se dedican al tráfico de maderas desde el Báltico y mar Blanco, ha acordado en una reunión celebrada hace unos días en Copenhague, constituir la asociación denominada Shipowners Northern Wood Trade Corporation, para poner inmediatamente un plan similar al que están llevando a cabo los armadores de buques-tanques.

Los miembros integrantes de la Asociación representan buques con capacidad de transporte para 550.000 standards, lo cual supone

que se halla incluida la mayor parte de la flota maderera de las referidas naciones, y se espera que convengan en adherirse al plan los armadores holandeses y alemanes interesados en ese tráfico, a quienes se les ha pasado comunicación en ese sentido.

A medida que se acentúen los efectos de la orientación marcada se darán cuenta los ar-

madores libres que, para tomar la iniciativa en el torneo que continuamente sostienen con los fletadores, es preciso que formen un frente único en cada modalidad de tráfico, a fin de que las condiciones en que se desenvuelve la marina mercante no presente las insuperables dificultades de orden económico que están prevaleciendo durante tan largo período de tiempo.

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

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 Rios, 31-Vigo.

Agente en Gijón: **DARÍO VEGA** :: Trinidad, 23

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

ARTILLERÍA N.º 46

GIJÓN

Se botó al agua el buque-tanque «Campalans»

El día 17 del pasado julio fué botado al agua, en la factoría naval de Hijos de J. Barreras S. A., de Vigo, un buque-tanque para el Monopolio de Petróleos, asistiendo un representante de la Subsecretaría de la Marina Civil y otras personalidades, así como numerosos invitados, entre ellos el Alcalde de aquella ciudad y el Gobernador de la provincia.

El buque fué empavesado y luego bendecido por el arcipreste de Frago por delegación del Obispo. A continuación la madrina del lanzamiento, Srta. Inés Fierro,

rompió una botella de vino español sobre la proa del navío, y éste se deslizó inmediatamente sobre la grada de un modo majestuoso, en medio de los aplausos de los asistentes.

El momento fué de emoción, ya que este

buque es el mayor construido en aquellos astilleros y ha merecido el máximo elogio de las altas autoridades del Loyd's y de cuantos ingenieros inspectores le han reconocido, logrando la más alta clasificación.

D. José Barreras pronunció palabras de agradecimiento a la concurrencia por el honor que significaba su concurso al acto de la botadura del buque-tanque «Campalans». Habló también de los esfuerzos que requirió la construcción del buque, toda vez que constituía para esta Factoría una necesidad la conti-



El buque-tanque «Campalans» en el momento de su botadura

nuidad de trabajo en ella; fueron esfuerzos muy grandes, tanto de carácter técnico como de orden económico, dotándola de elementos tan importantes, como una nueva grada, con su varadero, carro y aparatos para varar buques

hasta 2.500 tons.; las grúas eléctricas de Torre y la de carga en el muelle, ampliado; la nueva maquinaria en la sección de calderería, los nuevos hornos de petróleo, etc., etc.

El «Campalans» está construido con los mayores adelantos en la técnica naval; el proyecto y planos son, como los de todos los buques de «Campsa», de Mr. Isherwood, de reputación universal.

Las principales características de este buque-tanque son: dos máquinas de vapor de 350 H. P.; velocidad de 8 millas; desplazando de carga 1.800 tons.; capacidad descarga por hora 700 tons.; eslora entre perpendiculares 54,8 metros; marca 10,6 y puntal 4,1.

Las instalaciones de maquinaria son completísimas y muy potentes.

Las máquinas principales, las calderas y muchas de las máquinas auxiliares, han sido construidas en los talleres de esta Factoría.

Este buque ha sido botado al agua completamente listo y equipado; después de haber hecho en grada las pruebas preliminares de toda la maquinaria.

Con un buque de este tonelaje, creemos es este el primer caso que se ha dado en España.

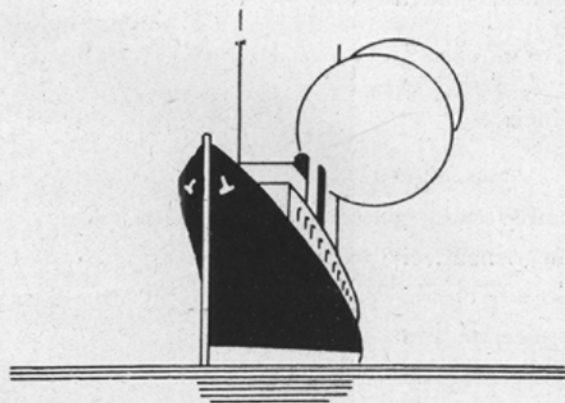
Continuó el Sr. Barreras refiriéndose a la necesidad de nuevas construcciones navales y a la protección para ella por parte del Estado,

y por ello aboga por una ley de protección a las industrias marítimas, que sustituya, mejorándola, a la actual. Y al efecto, dice que hay presentado al Parlamento un proyecto de ley muy completo y muy bien orientado en el que el crédito naval se establece en forma análoga a la que existe en otras naciones marítimas.

Cree que con este proyecto se abrirá para la Factoría Barreras, preparada como está ahora para construir buques inferiores a 3.000 toneladas, un cauce amplio para sus actividades, por su situación, moderno astillaje, personal idóneo, etc.

Al final fué muy aplaudido, lo mismo que el Alcalde que pronunció algunas palabras antes de finalizar el acto.

Por el éxito que reseñamos, enviamos nuestra enhorabuena a la importante razón social «Hijos de J. Barreras S. A.»



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

DATOS ESTADÍSTICOS

LA MARINA MERCANTE MUNDIAL

La nueva edición del Registro de Navegación del Lloyd, que se ofrece ahora a los suscriptores, es otra prueba de que, aunque sus cien años le capacitan para una autorizada experiencia, no ha perdido a través de una vida tan larga su aptitud para el trabajo fecundo a tono con los tiempos.

Todos los buques de pasaje (es decir, los que van provistos del certificado del Board of Trade o similar) aparecen ahora por primera vez claramente especificados y otros signos de fácil memoria sirven para denotar aquellos buques que van provistos de ciertos aparatos o instalaciones auxiliares para la navegación, orientación, profundidades por el sonido y giro compás. El valor de tales informaciones es evidente.

Se mantienen todos los rasgos característicos del Registro, incluso esa mina de interesantes informaciones, las tablas estadísticas del volumen III, que son indispensables para cuantos necesiten examinar los problemas del tráfico marítimo, desde una perspectiva verdadera. Otros puntos de indudable interés sobre problemas de construcción e ingeniería navales, nos indican que en los últimos doce meses el tonelaje a flote ha declinado en dos millones 250.000 tons., llegando a los cuatro millones en dos años. Las cifras anuales de las estadísticas no son estrictamente comparables, pues el tonelaje a flote está calculado en junio, cuando se confeccionaba el Registro, mientras que las cifras referentes a botaduras, desguaces, etc., se refieren a años naturales; pero debe observarse que, mientras el

tonelaje botado en 1933, en todo el mundo, no llegó al medio millón de tons., se desguazaron, en cambio, más de 2.400.000. Esta cifra es cerca de medio millón más elevada que la correspondiente a 1932, que ya era una cifra record.

Aunque la flota mercante de Inglaterra es muy superior al resto, en cuanto a la edad, y que los armadores británicos venden sus buques anticuados a otros países, el tonelaje desguazado en Inglaterra, fué no menos de 643 mil tons. en 1933. Los principales países en orden al desguace fueron Alemania, Italia, Japón (obedeciendo a planes generales de desguace) y los Estados Unidos. En los dos años últimos han sido desguazadas más de 630.000 tons. de buques italianos, pero hay que tener en cuenta que muchos buques ingleses y de otras partes, vendidos a Italia para el desguace, han pasado a este país bajo el pabellón italiano y ayudan a aumentar aquella cifra.

Los buques griegos desguazados en 1933, fueron 150.000 tons. y se perdieron accidentalmente otras 30.000; y sin embargo, la flota griega ha aumentado más de 90.000 toneladas en los últimos doce meses y es ahora 83,6 % mayor que en 1914, dos tercios de su tonelaje exceden de los 20 años. En otros cuatro países (Italia, Japón, Noruega y Estados Unidos) la flota ha sido doblada y aún más, desde 1914; Gran Bretaña, en cambio, bajó en un 6,7 % y Alemania en un 23,3 %; son los únicos países donde el tonelaje ha disminuído. En el año 1933, el de Inglaterra

bajó en un millón de tons., aproximadamente.

El tonelaje en 1933, en todo el mundo, fué sólo de 320.000 tons., que representa un porcentaje de 9,5 %, mejorado solamente por el año 1931, que fué sólo 0,48 %. Los porcentajes de los países varían de 0,02 % en Holanda, 0,11 % en Alemania, 0,94 % en España y 2,14 % en Grecia. El de Inglaterra fué de 0,39 %.

En cuanto a las ventas, según el Lloyd's List, han sido vendidas en este año a los desguazadores más de un millón de tons., y aunque están para ser botadas nuevas unidades antes de terminar el año, es seguro que continuará la baja en el tonelaje mundial y que este movimiento ha de influir favorablemente en las condiciones de la industria marítima.

VAPORES Y MOTONAVES, 1914-1934

	Ingléses Tons. gruesas	De otras naciones Tons. gruesas	En todo el mundo Tons. gruesas
Junio 1914.....	18.892,000	26.216,000	45.504,000
» 1934.....	17.630,000	46.728,000	64.358,000
Aumento o disminución.....	- 1.262,000	+ 20.216,000	+ 18.954,000

Londres, Junio

J. THOMPSON.

MUTUA DE SEGUROS DE LA FEDERACION ESPAÑOLA DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA
Marqués de Cubas, 25. - MADRID

APROBADA POR REAL ORDEN DE 18 DE NOVIEMBRE DE 1928

SEGURO DE BUQUES

La Mutua asume los riesgos de pérdida total, abandono, gastos de salvamento y 3/4 recursos de tercero.
 Capitales asegurados: 33.686.860 PESETAS.
 Sinistros pagados: 1.900.336,45 PESETAS.

Seguro de accidentes del trabajo y de mar

La Mutua asegura todos los riesgos que autoriza la vigente Ley de Accidentes del trabajo, y los riesgos de accidentes de mar.
 Capitales asegurados: 7.740.204 PESETAS.

CIFRAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1933

DELEGACIONES EN TODOS LOS PUERTOS

Autorizado por la Inspección de Seguros y Ahorro en 8 de mayo de 1933



(Marca de Fábrica)

PINTURAS VEAR (S. L.)

FÁBRICA DE BARNICES, ESMALTES, PINTURAS PREPARADAS Y EN PASTA

ESPECIALIDADES PARA LA MARINA:

PATENTES «ÁNCORA» PARA BUQUES DE HIERRO Y MADERA, BOOTTO PING, ESMALINA (especial para camarotes), MINIO LÍQUIDO ESPECIAL (no se endurece), PINTURA ALUMINIO PARA CHIMENEAS (resistente al calor), OBRAMUERTA, BODEGAS y CARBONERAS, CÁMARAS FRIGORÍFICAS, BARNICES PARA YATES Y PUENTES, SECANTES, ETC,

FÁBRICAS Y OFICINAS
 San Francisco, 15-17 (HUMEDAL)

GIJÓN

TELÉFONO 33-46
 APARTADO 220
 Dirección Telegráfica: VEAR

DERECHO MARÍTIMO

Acaba de ponerse a la venta un interesante libro del cual son autores D. J. Fariña, auditor de la Armada y D. Timoteo Olondo, Subinspector de la Marina civil, obra que intitulan «Derecho Marítimo». En la misma se recopila el conjunto actual de nuestro derecho marítimo, exponiendo metódicamente, pero con gran acierto, el funcionamiento y la reglamentación de las instituciones marítimas. También se estudian éstas atendiendo preferentemente a sus modalidades prácticas modernas, mencionando las reglas internaciones vigentes, las teorías de destacado tratadista de Derecho Náutico, la doctrina de la Jurisprudencia nacional y extranjera y las publicaciones que, en caso necesario, facilitan la consulta más extensa de la legislación vigente. En fin,

que dicha obra es la más completa de nuestros días sobre principios general y legislación mercantil, administrativa e internacional, pudiendo calificarse de indispensable uso para los capitanes y oficiales de la Marina mercante, funcionarios de diversos servicios marítimos, armadores, consignatarios, abogados, etc., etc., y de que es así lo prueba la buena acogida dispensada a este libro, por lo cual enviamos nuestra sincera felicitación a sus autores los Sres. Fariña y Olondo.

A todo el que interese la adquisición del dicho libro, que consta de más de 600 páginas y que se vende al precio de 35 pesetas, puede dirigir sus pedidos a D. Timoteo Olondo, Subsecretaría de la Marina Civil (Ministerio de Marina).

LAS PÉRDIDAS DE TONELAJE EN MAYO

El «Bureau Veritas» ha publicado su lista de accidentes marítimos registrados en mayo último. Según estos datos han sido eliminados del Registro 96 vapores, 3 motonaves — auxiliares incluso — y 5 veleros, por las siguientes razones:

Vapores: Naufragados, 8; abandonados, 1; hundidos, 3; desguazados, 83; convertidos, 1.

Motonaves: Naufragados, 1; incendiados, 1; desguazados, 1.

Veleros: Naufragados, 1; hundidos, 1; desaparecidos, 1; desguazados, 2.

La nacionalidad correspondiente era:

Vapores: Yanquis, 5; bolivianos, 1; ingleses, 17; daneses, 1; holandeses, 3; franceses, 16; alemanes, 3; griegos, 5; italianos, 7; japoneses, 22; letones, 1; noruegos, 5; españoles, 4; suecos, 1; yugoeslavos, 4; de Dantzig, uno.

Motonaves: Yanqui, 1; chileno, 1; danés, 1.

Veleros: Ingleses, 2; franceses, 3.

Desguazados: Los 83 vapores que constan como desguazados, tienen un tonelaje total de 289.801. En este total se incluyen 21 buques japoneses, por 77.562 tons.; 15 franceses, 67.623; 11 ingleses, 28.136; 7 italianos, 31 mil 665; 5 griegos, 14.953; 4 españoles, 6.607; 3 alemanes, 10.677; 3 holandeses, 18.295; 3 noruegos, 8.770; 3 yugoeslavos, 12.377; 1 de cada, boliviano, 354; danés, 1.931; de Dantzig, 524; letón, 2.270. Durante mayo se desguazaron también, una motonave yanqui, 1.560 tons. grueso y dos veleros franceses, 819 tons. en junto.

A continuación damos los totales mensuales de desguaces compilados por el «Bureau Veritas», en lo que va de año:

Enero...	58	buques,	185.826	toneladas.
Febrero...	41	»	148.009	»
Marzo...	56	»	205.935	»
Abril...	38	»	134.201	»
Mayo...	83	»	288.801	»

Baquera, Kusche & Martín, S. A.

(Casa fundada en 1847)

Consignatarios de Buques - Agentes de Aduanas y Transitarios

Casa central en Málaga - Sucursales en:

Alicante - Barcelona - Cádiz - Ceuta - Córdoba - Madrid - Palma de Mallorca - Port-Bou - Sevilla y Valencia.

Dirección { telegráfica } BAKUMAR
 { telefónica }

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 traviesa.

HIERROS Y ACEROS laminados en barras de todas clases y formas para el comercio.—VIGUERIA 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



BUENOS PRECIOS

No ha sido la quincena pasada de abundante pesca, pero sin embargo, se obtuvieron buenos rendimientos con las capturas que durante la misma se llevaron a efecto, debido a los precios excelentes a que se vendió el pescado.

Continúan llegando las parejas de Irlanda con reducida cantidad de merluza, lo que origina que esta especie alcance cotizaciones elevadas por lo demandada que suele ser en estas fechas, especialmente para el consumo local; han traído, sí, bastante besugo que, por cierto, se vendió barato.

Son muy escasas las capturas que se hacen en esta costa por los barcos que quedan pescando al día, pero sin embargo, se hacen buenas ventas con algo de merluza y pescadilla que consiguen, debido a lo que se aprecia el pescado fresco.

Durante la quincena hubo días de abundancia de bonito y en el cercano puerto pesquero de Candás, principalmente, se descargaron grandes cantidades de este pez. Debido a esto, descendieron bastante sus precios, pues aunque en Gijón tuvo cotizaciones elevadas, en Candás oscilaron entre 0,50 y una pesetas.

Promedio de precios en las ventas de pescado en la Rula de Gijón, desde el 11 al 25 de Julio de 1934

CLASE DE PESCAO	11	12	13	14	16	17	18	19	20	21	23	24	25
Merluza.....	2,99	3,55	2,63	3,29	3,29	2,69	3,—	2,72	3,—	4,79	2,70	4,84	3,50
Pescadilla. ...	1,73	1,89	1,51	3,25	1,71	1,63	1,35	1,59	1,45	1,65	1,45	1,35	1,36
Besugo.....	0,69	0,84	0,50	0,49	0,59	0,44	0,70	0,39	0,39	1,—	0,59	0,49	0,67
Panchos.....	0,69	0,84	0,47	0,50	0,47	0,50	0,50	0,45	0,50	0,73	0,52	0,63	0,62
Gallos.....	1,—	1,77	0,80	1,17	1,10	0,84	0,99	0,82	1,—	0,72	0,78	1,—	1,—
Reyes.....	1,—	>	>	>	>	0,91	1,47	1,—	>	>	0,77	>	>
Salmonetes...	2,26	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
Barbadas....	0,68	>	0,53	0,79	0,84	0,45	0,85	0,55	0,91	>	0,50	0,70	0,65
Rodaballo....	2,40	3,41	>	>	>	>	>	>	2,80	>	>	>	>
Matute.....	0,46	0,68	0,41	0,40	0,39	0,45	0,42	0,40	0,50	0,50	0,44	0,66	0,42
Pelao.....	0,32	0,66	0,41	0,50	0,62	0,43	0,50	0,47	0,50	0,72	0,43	0,40	0,43
Bonito.....	1,90	1,64	1,43	1,65	1,64	1,55	1,49	>	>	1,38	1,65	1,55	1,41
Chicharros...	0,40	>	0,32	0,50	0,50	0,30	>	0,33	1,69	0,40	>	>	>
Congrio.....	>	>	2 —	2,09	1,40	1,69	1,59	1,49	0,60	>	1,41	1,47	1,47
Congria.....	>	>	0,80	0,69	0,69	0,69	1,10	0,60	>	>	0,49	1,09	0,54
Langostinos..	>	>	>	>	3,32	>	>	>	>	>	>	>	>
Abadejo.....	>	>	>	>	>	>	1,18	>	>	>	>	>	>
Gallapotas ...	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	0,60	>	0,69
>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>

SOCIEDAD ANONIMA DE
Motores DEUTSCHE WERKE
 Dirección: BARCELONA - Provenza, 314

MUSEL

Movimiento habido en los turnos para la carga de carbón

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====				
5 Julio	3 Julio	Euzquera	7.000	Barcelona.
6 id.	18 id.	Valentín Ruiz Senén	5.750	Id.
7 id.	21 id.	Ntra. Sra. del Carmen.	3.000	Id.
10 id.	cargando	R. Alonso R	5.800	Id.
25 id.	esperando	Maruja y Aurora	4.800	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
29 Junio	11 Julio	Mina Piquera.	5.300	Barcelona.
30 id.	16 id.	Mina Carrio	4.100	Valencia.
5 Julio	20 id.	Sotón.	1.900	Santander.
13 id.	25 id.	Vicen.	7.500	Barcelona.
25 id.	esperando	Iluntzar Mendi	2.750	Sagunto.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
2 Julio	12 Julio	Abando	2.600	Vallcarca.
5 id.	14 id.	Sama.	1.000	Bilbao.
7 id.	20 id.	Jesús Antonio	1.500	Cádiz.
18 id.	23 id.	Agadir	600	Bilbao.
20 id.	24 id.	Iciar	620	Adra.
21 id.	cargando	Villamanrique	2.400	Vallcarca.
21 id.	esperando	Santirso	1.000	Cartagena.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
6 Julio	11 Julio	Alejandro	400	San Sebastián.
9 id.	13 id.	Juan Artaza	580	Pasajes.
9 id.	14 id.	María Santiuste	460	San Sebastián.
11 id.	17 id.	José María	500	Id.
16 id.	20 id.	Alejandro	400	Id.
18 id.	22 id.	Iturri-Ripa	400	Id.
18 id.	23 id.	Astillero	480	Id.
21 id.	cargando	Marta Junquera	580	Bilbao.
24 id.	esperando	Iturri-Ripa	400	Id.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
12 Julio	12 Julio	Llodio	540	Bilbao.
18 id.	20 id.	Hernani	420	San Sebastián.
21 id.	25 id.	V. de Chávarri	4.600	Tarragona.
23 id.	cargando	Sama.	640	Bilbao.

- GIJON

por estos puertos desde el 10 al 25 de Julio de 1934

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
30 Junio	10 Julio	Deva	3.100	Barcelona.
5 Julio	14 id.	Astur	1.300	Cartagena.
7 id.	16 id.	Ntra. Sra. del Carmen	2.500	Barcelona.
9 id.	14 id.	Lola	60	Burela.
10 id.	12 id.	Bodón	860	Bilbao.
10 id.	11 id.	Lolina	400	Zumaya.
10 id.	13 id.	Magdalena	230	Id.
10 id.	20 id.	Numa	4.300	Barcelona.
11 id.	12 id.	Mina Sorriego	160	Santander
11 id.	12 id.	Llodio	360	Bilbao.
11 id.	19 id.	Nuria R	3.700	P. Mallorca.
12 id.	16 id.	Elgueta	420	Bilbao.
14 id.	19 id.	Belarmina	140	Coruña.
16 id.	19 id.	Lolina	400	Zumaya.
16 id.	19 id.	Ana	300	Id.
18 id.	cargando	Mieres	4.400	Barcelona.
18 id.	20 Julio	Mont Seny	840	Pasajes.
18 id.	19 id.	Llodio	900	Bilbao.
20 id.	20 id.	Elgueta	420	Id.
20 id.	esperando	R. Alonso. R	400	Barcelona.
20 id.	24 Julio	Josefa Mari	200	Vigo.
23 id.	cargando	Juan Artaza	580	Pasajes.
23 id.	>	Sama	360	Bilbao.
23 id.	esperando	Río Miera	1.000	Santander.
24 id.	>	Roberto	180	San Sebastián
24 id.	>	Compostela	1.940	Bilbao.
24 id.	>	Llodio	900	Id.
25 id.	>	lluntzar Mendi	500	Sagunto.
===== GIJÓN - DARSENA. — F. C. DE LANGREO =====				
5 Julio	11 Julio	Chakartegui	180	Zumaya.
5 id.	12 id.	San Jorge	250	Bilbao.
6 id.	12 id.	Paco García	200	Zumaya.
6 id.	12 id.	José G. Trevilla	260	Santander.
10 id.	14 id.	Amelia	150	San Sebastián.
11 id.	16 id.	Galicia	360	Vigo.
12 id.	19 id.	Amador	240	Bilbao.
12 id.	17 id.	Lalín	150	Santander.
13 id.	18 id.	Antonieta	130	Zumaya.
14 id.	23 id.	Monte Faro	180	Coruña.
14 id.	21 id.	Vito	200	San Sebastián.
16 id.	20 id.	Víctor	115	Lequeitio.
19 id.	cargando	Ineschu	180	Zumaya.
20 id.	esperando	Joven Víctor	160	Id.
20 id.	>	Zubieta	165	Ondárroa.
20 id.	>	Sotillo	180	Zumaya.
24 id.	>	Manuel	240	Bilbao.

A V I L E S

Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la 2.^a decena
de Julio de 1934

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
2.^a decena de Julio.				
6 Julio	11 Julio	Inogedo	455	Requejada.
11 íd.	11 íd.	Arnao	106	Id.
11 íd.	11 íd.	Margarita.	310	Zumaya.
9 íd.	12 íd.	Conde de Zubiria.	4.558	Valencia.
3 íd.	13 íd.	Asturias	40	Luarca.
12 íd.	13 íd.	Río Turia.	20	Bermeo.
11 íd.	14 íd.	Luis Adaro	3.220	Sevilla.
13 íd.	14 íd.	Caruso	1.364	Vigo
13 íd.	14 íd.	Iturri-Ripa	400	Requejada.
14 íd.	14 íd.	El Gaitero	57	San Sebastián.
10 íd.	14 íd.	Soledad	65	Muros (Galicia).
14 íd.	14 íd.	Ineschu	4	Coruña.
14 íd.	14 íd.	Boal	1	Ribadeo.
5 íd.	16 íd.	Antonio Satrústegui	4.753	Barcelona.
16 íd.	16 íd.	Brens.	5	Ribadesella.
8 íd.	17 íd.	Gumersindo Junquera.	4.135	Málaga.
17 íd.	17 íd.	Arnao	146	Requejada.
17 íd.	17 íd.	Quenje	5	Foz.
15 íd.	18 íd.	Guillermo Schulz.	3.684	Barcelona.
15 íd.	18 íd.	Margarita	320	Vigo.
11 íd.	18 íd.	Cóndor	113	Camposanco.
10 íd.	19 íd.	Laura María	134	Marin.
17 íd.	20 íd.	José Tartiere.	3.496	Valencia.
19 íd.	20 íd.	Conchita	50	Vegadeo.
20 íd.	20 íd.	Arnao	8	Bilbao.
TOTAL...			27.449	

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 "LLOYD'S" 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 Julio de 1934

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
2.^a decena de Julio.				
7 Julio	11 Julio	Ana	294	Pasajes.
10 id.	11 id.	Juanes	192	Id.
9 id.	11 id.	Verge del Carme	2.148	Valencia.
10 id.	12 id.	M. de Urquijo.	3.304	Bilbao.
11 id.	12 id.	Aller.	212	Pasajes.
11 id.	12 id.	Pitas.	60	Tapia.
12 id.	13 id.	Rosario	89	Santa Marta.
11 id.	13 id.	Mont Seny	871	Pasajes.
9 id.	13 id.	Río Navia 2	60	Navia.
13 id.	14 id.	Aurora	1.025	Bilbao.
12 id.	14 id.	Nervión	964	Pasajes.
13 id.	15 id.	Jaime Girona.	3.018	Bilbao.
12 id.	15 id.	Astillero	496	Id.
15 id.	16 id.	Cementos Rezola.	695	San Sebastián.
15 id.	16 id.	San Eduardo.	283	Vigo.
15 id.	16 id.	Aller.	212	San Sebastián.
15 id.	18 id.	Ramón	3.267	Cádiz.
15 id.	18 id.	M. de Urquijo.	2.875	Bilbao.
14 id.	18 id.	Lekeitiara	166	Pasajes.
18 id.	19 id.	Aurora	1.023	Bilbao.
14 id.	20 id.	El Caudal	1.045	Pasajes.
18 id.	20 id.	Jaime Girona.	2.349	Bilbao.
19 id.	20 id.	Ita	289	Málaga.
TOTAL...			24.937	

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

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 Julio de 1934

		1. ^a DECENA	2. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.....	Turno 1. ^o	5.310,41	10.032,51
	Id. 2. ^o	6.582,16	6.927,57
	Id. 3. ^o	3.519,40	3.370,71
	Id. 4. ^o	1.958,46	2.244,40
	Grúas chicas.....	254,70	817,24
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.....	Cargaderos.....	22.361,60	20.616,66
	Grúas chicas.....	764,51	1.373,00
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C.	Cargaderos.....	2.311,49	3.029,92
	Muelles.....	519,00	628,00
Totales en las dos decenas.....		43.581,73	49.040,01
AVILÉS.....		8.924,00	27.449,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA.....		12.691,00	24.937,00



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

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

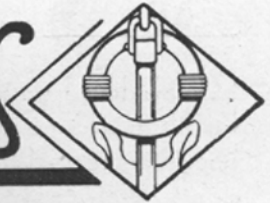
Dirección telegráfica: **FÁBRICA-MIERES**

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 GIJÓN: Marqués de San Esteban, 22



INFORMACIONES VARIAS



LA PRODUCCIÓN PESQUERA EN GIJÓN

DURANTE EL MES DE JUNIO — —

A continuación publicamos una estadística de las ventas de pescado efectuadas en este puerto durante el mes de referencia.

ESPECIES	KILOS	PESETAS
Abadejo.....	2.146	2.461,00
Barbadas.....	6.512	4.080,00
Besugo.....	49.356	38.237,00
Bonito.....	525	1.533,00
Congria.....	3.901	2.708,00
Congrio.....	5.296	7.254,00
Chicharros.....	6.390	2.252,00
Gallapotas.....	101	76,00
Gallos.....	25.243	21.438,00
Langostinos.....	65	259,00
Lenguados.....	689	2.141,00
Merluza.....	95.079	172.690,00
Mero.....	556	1.264,00
Pancho.....	26.305	15.392,00
Pescadilla.....	73.546	97.789,00
Potarros.....	530	262,00
Rape y Raya.....	30.426	12.590,00
Reyes.....	375	500,00
Rodaballo.....	720	1.456,00
Salmonetes.....	12.092	19.283,00
Varios.....	47.688	18.791,00
TOTAL.....	387.539	422.556,00

MEMORIA DE LA HULLERA ESPAÑOLA

La Sociedad Hullera Española ha publicado la Memoria correspondiente al ejercicio de 1933, y en ella se consigna el haber seguido el régimen de economías que implantó la nueva dirección, por haberse agudizado el problema carbonero como consecuencia de la contracción económica mundial y de los conflictos sociales.

En 1933, la producción de las minas ha sido de 741.048 tons. en bruto, con una diferencia en menos, en relación a 1932, de 137.432 toneladas.

La Sociedad obtuvo un beneficio líquido de 177.286,26 pesetas.

EL PUERTO DE TARRAGONA

Tenemos a la vista la Memoria que acaba de publicar la Junta de Obras del Puerto de Tarragona con datos estadísticos del tráfico y relación de ingresos y gastos durante el año 1933.

Se consigna en la Memoria que durante el año se cargaron allí 133.280.186 kilogramos y se descargaron 376.686.870, con un total de movimiento de 509.967.056 kilogramos.

En comparación con 1932, el movimiento fué de 76.071 tons. menos.

La recaudación también bajó, pues en 1932 fué de 722.520,10 pesetas y en 1933 de 531.813,04.

MEJORES RESULTADOS EN LA INDUSTRIA MINERA INGLESA

Los resultados económicos de la industria de minas de hulla de Inglaterra en el primer trimestre son los más favorables desde 1930 referidos a igual periodo de tiempo. La razón principal de esta mejoría consiste en el aumento de la cifra de producción, 50,6 millones de toneladas, o sean 3,5 millones más que en el mismo trimestre de 1933; pero las economías internas llegan a una reducción de 6,04 peniques por tonelada en el coste de producción pues el precio medio de los salarios es 3,56 peniques más bajo y los otros costes de producción un 2,48 peniques menos.

MAYORES PRECIOS EN LAS CONSTRUCCIONES NAVALES EN EL JAPÓN :-:

Según una información llevada a cabo por el Departamento de Comercio de E. U. el coste de estas construcciones en el Japón se

ha elevado en un sexto aproximadamente en los últimos doce meses. Se calculaba que un buque de 9.000 tons. peso muerto, propulsión Diesel y 19 nudos de velocidad, construcción típica para el comercio de sedas con Nueva York costaba de 2.400.000 a dos millones 500.000 yens; hoy no podría hacerse por menos de los tres millones de yens. Y esto por dos razones; por la depreciación de la moneda con la consiguiente elevación de precios; por los estímulos oficiales a la construcción según el programa del Gobierno ateniéndose al cuál van construídos más de 200.000 tons. gruesas desde octubre 1932, y otros proyectos ulteriores.

Los armadores japoneses se dirigen ahora a los astilleros británicos porque tal vez les convenga la construcción en este país.

EL DESARME Y EL PARO FOR-

ZOSO EN LOS ASTILLEROS —

Los constructores navales en Inglaterra aparecen interesados en los nuevos proyectos de la armada. Las construcciones de buques de guerra significa para los astilleros un alivio en medio de la crítica situación porque atraviesan, pues aquellos trabajos no se concentran sólo en los Astilleros Reales, sino que producen una intensificación considerable de los trabajos navales en general. Antes de la guerra, puede decirse que cuatro quintos de aquellas construcciones, rebasaban la capacidad e instalaciones de los talleres del Gobier-

no y eran ejecutados por las empresas privadas. Hoy no sucede lo mismo, pues esa proporción ha variado considerablemente; pero con todo, la reanudación de las construcciones para la Armada, significaría una nueva situación de relativa prosperidad para esta industria.

Los astilleros tienen a su favor, en cuanto se refiere a su influencia sobre la opinión pública, la circunstancia de que los buques de guerra mejorarían más el problema del paro, que cualquier otra índole de trabajos; sobre todo mejorarían la situación de la industria metalúrgica en general, no sólo de la siderúrgica, enjugando el paro entre los obreros especializados. Se calcula que el 80 por 100 — y a veces el 90 — del coste de un buque de guerra, se invierte en las partidas de salarios.

EL TONELAJE SUECO AMARRADO

Ha habido una reducción en el tonelaje amarrado en Suecia durante el mes de junio último. Según las estadísticas de la Asociación de navieros de Suecia, los buques amarrados en 1.º de julio eran 74, por 101.318 tons. peso muerto (128.815 tonelaje grueso); en 1.º de junio eran 121 y 256.594, las cifras respectivas, es decir 47 buques y 65.276 tons. menos. Esto se debe, sobre todo, a la reanudación de actividades en buques de menores tipos, tales como los que se emplean de ordinario en el Báltico y en el Mar Negro.

VARADERO del FOMENTO

Propietario: BERNARDO ORTEA

G I J O N

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES NAVALES

Carro varadero para buques hasta 1.000 toneladas

PRECIOS REDUCIDOS PARA LAS OPERACIONES DE SUBIDA, BAJADA Y ESTANCIA

SOLICITASE TARIFA DE PRECIOS



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



ORDEN RELATIVA A TASAS PARA
EL SERVICIO RADIOTELEFÓNICO
ENTRE ESTACIONES COSTERAS ES-
PAÑOLAS Y BARCOS EN ALTA MAR

Ilmo. Sr.: Vista la instancia que en 9 de junio próximo pasado ha dirigido la Sociedad Hispano Radio Marítima a este Ministerio (Dirección general de Telecomunicación), pidiendo se determinen las tasas correspondientes que deberán ser aplicadas al servicio que expida o curse la estación de a bordo del buque «Campilo», equipado en radiotelegrafía-telefonía, cuando se trate de servicio cursado en radiotelefonía:

Visto el informe de la Sección de radiocomunicación de la Dirección antes citada, que entiende que al resolver este caso debe hacerse con carácter general para cuantos buques españoles lleven estaciones de a bordo radiotelefónicas:

Visto que la Dirección general de Telecomunicación está de acuerdo con la propuesta de la Sección de Radiocomunicación.

Considerando en efecto, se hace preciso sujetar a todas las estaciones de a bordo equipadas

en radiotelefonía a las mismas tasas, cuando su servicio sea verificado en tal sistema de comunicación:

Considerando que procede también, cual establece la citada Sección de Radiocomunicación, determinar las tasas para el servicio radiotelefónico, en razón del tiempo empleado y de la distancia:

Considerando que los mensajes o radiotelegramas pueden ser expedidos por dicha clase de estaciones de a bordo, y precísase, por lo tanto, determinar el régimen al cual deban ser sujetos para la aplicación de sus tasas:

Resultando perfectamente definida la clase de estaciones afecta la propuesta de la Dirección general de Telecomunicación,

Este Ministerio viene a disponer lo que sigue:

1.º Quedan anuladas y sin vigor cuantas autorizaciones de tasas, para servicio radiotelefónico, por medio de estaciones de a bordo españolas, hayan sido dadas por la Dirección general de Telecomunicación.

2.º A partir de la fecha de publicación de esta Orden, las tasas a aplicar para el servicio radiotelefónico entre estaciones costeras españolas y barcos en alta mar, fuera de la



PINTURAS SUBMARINAS

Muñuzuri, Lefranc, Ripolin. S.A.

APARTADO 49 BILBAO

zona del tráfico costero español, se regirán por los siguientes tablas:

a) Tasas para el servicio radiotelefónico (conferencias) entre estaciones costeras españolas (o verificando tal servicio) y barcos en alta mar, fuera de la zona del tráfico costero español.

TASA COSTERA

Tres minutos	DISTANCIA	Cada minuto más
24 ptas. .	Hasta 1.000 km.	9 ptas.
42 » . .	De 1.001 a 3.000 km.	15 »
90 » . .	De 3.001 en adelante.	30 »

Esta misma tasa, en francos oro, si el buque es extranjero.

TASA DE A BORDO

Tres minutos	DISTANCIA	Cada minuto más
16 ptas. .	Hasta 1.000 km.	6 ptas.
28 » . .	De 1.001 a 3.000 km.	10 »
60 » . .	De 3.001 en adelante.	20 »

Esta misma tasa, en francos oro, si el buque es extranjero.

A las tasas anteriores habrá de añadirse la determinada por el recorrido interurbano de

la red telefónica del país o países que intervengan en la comunicación.

b) Tasas para el servicio de mensajes expedidos por estaciones de a bordo radiotelefónicas, situadas en alta mar, fuera de la zona del tráfico costero español.

En los casos en que sean cursados telegramas por radiotelefonía, es decir, mensajes por estaciones de a bordo radiotelefónicas, lo serán en este concepto hasta la estación costera; a partir de ésta, el mensaje toma el carácter de radiotelegrama y, por lo tanto, deberán serle aplicadas además las tasas que determine el recorrido por las líneas telegráficas del país o países que intervengan en la transmisión del mensaje.

Serán aplicadas a esta clase de mensajes las mismas tasas costeras y de a bordo que estén en vigor para los radiotelegramas.

3.º De estas disposiciones quedan excluidos los barcos pesqueros españoles equipados en radiotelefonía, los cuales seguirán rigiéndose por las tarifas en vigor, como comprendidos en el caso de estaciones de a bordo radiotelefónicas situadas en la zona del tráfico costero español.

Madrid, 11 de julio de 1934.

S. A. Depósito de Carbones de Tenerife

GIJÓN

CARBONES

Consignatarios :-: Fletamentos

Agencia de las Compañías Hamburguesas

(Servicio directo a CUBA y MEXICO)

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



Lubrificantes "Atlantic"

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 }
Telefonemas } "RUIDEVELASCO GIJÓN"

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

SANCHEZ RUIZ & FERRER

SEGUROS Y REASEGUROS

FLETAMENTOS :: COMPRA-VENTA DE BUQUES

Telegramas }
Telefonemas } **RUSANCO**
TELEFONO 11.354
APARTADO 145

CLAVES } A. B. C. 5.ª EDICIÓN
PARTICULAR

MADRID

Peligros, 9



JOAQUIN VELASCO

LANGREO, 2

GIJÓN

MINAS DE COTO DEL MUSEL
CARBONES PARA GAS

VAPORES:

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

GRANDES TALLERES MECÁNICOS GARCIA Y CANGA (LTDA.)

Talleres y Oficinas: Calle de la Sierra :: Telefono automático 3126

GIJÓN

CONSTRUCCIONES METALICAS

Se hacen toda clase de reparaciones de buques.
Talleres de Ajuste, Calderería y Forja- Montaje de
transmisiones - Soldadura Autógena y Eléctrica.

Construcción y reparación de toda clase de Máquinas y Calderas

FUNDICIÓN de METALES

GUARDACHBOS de TODAS las MEDIDAS

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

DOMINGO MUMBRÚ

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS
BARCELONA

Telegramas } DOBRÚ
Telefonemas }

VIA LAYETANA, n.º 12 - 1.º
Teléfono núm. 13327



La Unión y El Fénix Español (Compañía de Seguros)

MARÍTIMOS - Buques - Fletes - Desembolsos - Mercancías - Incendios - Vida
Valores - Accidentes del Trabajo y Mar (tripulaciones industrias, etc.) - Acci-
dentes individuales - Responsabilidad Civil - Robo - Explotación - Saqueo - Pillaje, etc., etc.

Representantes en Gijón (Asturias):

LUIS DEL CAMPO VALDÉS-HEVIA ✚ CLAUDIO FERNANDEZ y FERNANDEZ
COMISARIATO DE AVERIAS

Oficina: Libertad; 49

Teléfono 2938

Particular 1496

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

PLANOS DE PESCA. —Desde Silleiro a Santa María con los pesqueros de Foudorces de Mira, Eficeira, 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, Marmarah, Kínitra, Salé, Rabat, Casablanca. Arancor, Mazagán, etc.—PLANO DE PESCA C.—Desde Mazagán a Sim con los pesqueros de Kantin, 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 Cobo, 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, Nun, La Curva, Juby y Banco la Concepción.—PLANO DE PESCA Ha.—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 a

D. Miguel Morales Almiñana

Capitán de la Marina Mercante

Lista de correos - CADIZ

Enviándole por giro postal o telegráfico 75 ptas.

Juan Navarro Dagnino

Subdelegado de Pesca

en La Coruña

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.

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

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

Minas de Respinedo

JESUS FERNANDEZ

OFICINAS:

Marqués de San Esteban, número 2

GIJÓN

CORDELERIAS REUNIDAS, S.A.

Marqués de Valdeiglesias, 5, 2.º
Apartado 375
Teléfono 92930

MADRID

Dirección telegráfica:
C. ORESA

Nuestras especialidades para la pesca:

MALLETAS ABACA :-: MALLETAS ALAMBRADAS
RETENIDAS :-: ARRIZANES :-: CORDELERIA DE TODAS CLASES
HILOS PARA REDES :-: HILOS PARA FLOTADORES



Fabricación mecánica con el más moderno utillaje. — Selección de las fibras apropiadas a cada manufactura para su mayor perfección y rendimiento. El consumo nacional aprecia desde muchos años la calidad de nuestros productos como garantía de su resultado.



FABRICAS:

Andrés Garriga, Barcelona.

Jaime Ribó, Badalona.

Cordelería Domenech Hermanos, S. A., Badalona.

Cordelería Mecánica Pardo Baras, S. A., Barcelona.

Hiladora Illicitana, S. A., Elche.

Hijos de Arrarte, S. L., Santander.

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 Consig-
nataria de buques



Fletamentos



Agente de la Compañía
Naviera

SOTA y AZNAR

Telegráficas: JESUSGARCIA

Teléfono 2484

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

NETOL

LIMPIA METALES SUPREMO

VENTA EN DROGUERIAS
FERRETERIAS Y EFECTOS NAVALES

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. Soman 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 REGISTRADA



HOLZAPFEL

Unicos 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 90 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.

«DAMPING».—«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 espe-

ciales para muebles). «MOTOR PAINT». Pinturas

decorativas «LAGOMAT». Pintura al agua «ODI-

CO» (resistentes 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:
Ibañez de Bilbao, 3
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