



AÑO V

GIJÓN 15 DE DICIEMBRE DE 1934

NÚM. 99

# VAPORES COSTEROS (S.A.)

## BILBAO

Servicio regular entre los puertos de Pasajes, San Sebastián, Bilbao, Santander, Gijón, Musel, Avilés, San Juan de Nieva, Luarca, Navia, Tapla, Ribadeo, Vegadeo, Foz y Vivero.



### VAPORES

MARTA JUNQUERA...	700 tons.	LALÍN .....	160 tons.
MARÍA SANTIUSTE ...	560 >	TOÑÍN .....	160 >
MARIAVI .....	320 >	ROSITA .....	150 >
RÍO ARILLO .....	280 >	AMADA .....	140 >
LOLA .....	260 >	CONCHITA .....	120 >
MAGDALENA .....	260 >	ANGELES .....	120 >
CARMEN .....	260 >	PRUDENCIA .....	120 >
PACO GARCÍA .....	220 >	JOAQUINA .....	120 >

### FLETES ECONOMICOS

PRINCIPALES AGENTES

Gijón-Musel: JOSE FERNANDEZ RUIZ  
 Avilés y San Juan: ANGEL ALVAREZ, S. en C.  
 Santander: FERNANDO GARCIA CASTILLO  
 Bilbao: ACHA Y ARREGUI  
 Pasajes: CECILIO LETAMENDIA

# EFFECTOS NAVALES Y LUBRICANTES MONASTERIO (S. A.)

ALMACENISTAS DE EFFECTOS 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 } PAQUET

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)

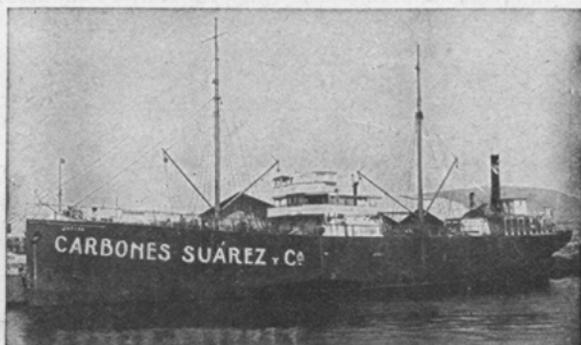
Agente de la Compañía Transatlántica-Barcelona

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. {	Contratos por un semestre . 10 0/0
		Cuarto plana ... 20 id.			Contratos por un año ..... 25 0/0
Cubierta interior ...	{	Plana completa. 50 ptas.		Los anuncios en texto no tienen descuento.	
		Media plana ... 30 id.		Suscripción por un año a la Revista... 25 ptas.	
		Cuarto plana ... 15 id.			Id. por un semestre ..... 13 id.
Demás hojas.....	{	Plana completa. 40 ptas.		Los anunciantes recibirán la Revista gratis.	
		Media plana ... 22 id.			
		Cuarto plana ... 12 id.			



## SUAREZ Y C.<sup>IA</sup> 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 <sup>gramas</sup> fonemas } SUARECES

## José Pérez Fernández

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

Teléfono núm. 39

Apartado núm. 20

Telefonemas: PEREZ FERNANDEZ

Vilagarcía de Arosa

Telegramas: PEFFERNANDEZ

(PONTEVEDRA)

## SENABRE

CORDELERÍA Y REDES  
 VAPORES PESQUEROS

VILLAJOYOSA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

TELÉFONOS:

CADIZ: Plocía, 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 Pesca de «PAREJA», «TRAWLER», «BAGA» 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"

## EFECTOS 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 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

### 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

# 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 84 ♦ 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.<sup>a</sup>

VIGO

Consignatarios de Buques  
Carbones - Seguros

Telegramas: DAVILA - Teléfono 1.228 - Apartado 80

# GUMERSINDO JUNQUERA

GIJÓN - MUSEL

Armador - Consignatario de Buques  
Carbones - Fletamentos



### VAPORES

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

TELÉFONO 17-00

APARTADO 176

TELEGRAMAS:

**JUNSECA**

**GIJON**

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



AÑO V

GIJON 15 DE DICIEMBRE DE 1934

NÚM. 99

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

DESPUÉS DE LA REVOLUCIÓN

## La reconstrucción de la industria hullera

Un paro de dos meses y siete días en la industria hullera ha sido uno de los males producidos como consecuencia de la pasada intontona revolucionaria. En las minas de Asturias, después de ese tiempo en el que las explotaciones fueron completamente nulas, se vuelven a reanudar los trabajos de conservación y extracción, que dieron principio el miércoles de la semana actual. No en todas las minas han entrado al trabajo, pues origina algún retraso en este sentido la expedición del «carnet» de identidad, del que deberán proveerse todos los obreros mineros; no obstante, es considerable el número que de éstos se incorporan diariamente al trabajo, dominando la impresión de que no se tardará mucho tiempo en llegar a la completa normalidad en las explotaciones.

Ya en vías de normalidad, no podemos dejar de resaltar el mal ocasionado y las funestas consecuencias de la prolongada paralización en las minas de Asturias, efectos que se sentirán por mucho tiempo, no solo en la economía de la industria hullera, sino también en la regional, aumentados por las importantes impor-

taciones de carbón exótico que se han efectuado en los dos últimos meses. Mas una vez ya solucionado este problema, es preciso evitar mayores males y amortiguar en lo posible los producidos; para ello, tanto por parte de las empresas como por la de los obreros, debe irse de completo acuerdo a fin de procurar que la industria hullera tenga un desenvolvimiento más feliz que el llevado hasta ahora, víctima constante de conflictos sociales que la han enfrentado con la más difícil de las situaciones que riqueza alguna pudiera tener. La solución de todos los problemas que se le plantearon, favorables siempre para los obreros, hubieron de repercutir considerablemente en el precio del coste del carbón, con la consiguiente protesta de los consumidores que dirigen su vista a la hulla extranjera y rechazan la nacional en lo posible, alegando, en muchos casos, que estas explotaciones mineras deben de desaparecer por resultar antieconómicas.

Cabe aquí recoger algunas de las manifestaciones que días pasados hizo a la prensa diaria una de las más destacadas personalidades en la industria hullera asturiana, cuyo parecer

hacemos nuestro: El precio del carbón nacional es elevado, no por los jornales que perciben los obreros mineros; su elevado coste es debido a la reducida jornada que se disfruta en las minas, que es de siete horas, inferior a la de los demás países hulleros; estas concesiones de aminoramiento de jornada llevadas a efecto por los distintos Gobiernos, han ocasionado consecutivas elevaciones en el precio del carbón, que ha de ir a cargo de los consumidores. No debe achacarse el encarecimiento del combustible a que las minas de Asturias adolezcan de condiciones económicas de explotación, como algunos han dicho. Son reducidos los yacimientos que se encuentran en este caso. Y aún así, donde esto ocurre, se está modificando la organización, pues cuentan con grandes reservas de mineral y pueden acabar por ser económicas dentro de algún tiempo. Por otro lado, esas explotaciones han quedado fuera del Estatuto de la industria hullera, en virtud de lo dispuesto sobre el precio de coste. Y si los trabajos han continuado, ha sido porque los obreros, convencidos de que el cierre de las minas aludidas representaría un aumento en el número de parados, se avinieron, por contratos colectivos, a reducir sus tarifas. Hasta aquí, las manifestaciones hechas por la personalidad aludida.

La industria hullera nacional, de algún tiempo a esta parte sobre todo, viene siendo objeto de la maledicencia de la generalidad de los consumidores, quienes para justificar sus compras de carbón extranjero alegan que

el carbón es malo; otros la califican de industria mimada por los Gobiernos, cuando puede comprobarse el precario estado de la mayoría de las empresas. Pero todo cuanto se diga en contra de esta actividad es injusto, y solamente es cierto que fué obligada a soportar cuantos avances sociales pretendieron los obreros mineros, sin que ni éstos ni el Estado comprendieran las consecuencias que acarrearían en su desenvolvimiento y economía.

La industria hullera nacional es necesaria para España y por todos los medios tiene que seguir en la actividad, aunque desde luego hay que orientarla debidamente para que no resulte antieconómica a las empresas mineras, ni lesiva para los consumidores. Esta labor se impone ahora y no dudamos de que se lleve a efecto para que no subsistan los muchos males que ha venido padeciendo. A esto tiende el decreto de la ordenación hullera en su extenso articulado, y cuya implantación se impone, desde luego.

El Estado y las demás industrias nacionales tienen un deber patriótico que cumplir con la industria del carbón, pues ésta es la base de la independencia de España en el caso de que se viera envuelta en un conflicto armado y también lo es para su emancipación económica ante los demás países. Si España quiere, por tanto, la industria del carbón será una de las más importantes de la nación.

**ESTE NÚMERO HA SIDO VISADO POR LA CENSURA**

## ANTONIO SUARDIAZ VALDÉS

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

*Servicio de cabotaje entre puertos del Cantábrico*

### — F L O T A —

Vapor "Villamanrique" ..	2.200 Tons.	Motonave "Goya" .....	155 Tons.
Motonave "Cervantes" ..	240 —	— "M. Benlliure" ..	152 —
— "Zuloaga" ....	240 —	— "Capricho" .....	135 —
— "D. Quijote" ..	225 —	Vapor .... "Melchuca" .....	120 —
— "Sancho Panza" ..	225 —		



# MERCADO DE FLETES



Si importante fué la paralización de este mercado en la segunda quincena de noviembre, mayor ha sido durante la primera del mes actual, en la que no se ha registrado operación ninguna de fletamento para viajes con carbón, motivado esto a carecer las minas de existencias de mineral de todas sus clases por haberse agotado los «stocks» que había antes del paro.

El reducido número de buques que fueron fletados en el mes de noviembre ha tenido que soportar en los turnos largas esperas, por la falta de carbones para completar los cargamentos que habían de conducir, con lo cual han resultado ruinosos todos aquellos viajes que no fueron tratados a base de días para la carga. Algunos armadores, en vista de que no era posible encontrar colocación para sus buques en este mercado, y dada la depresión que existía en los demás sectores marítimos, decidieron el amarre de aquéllos, con lo que ha aumentado considerablemente la cifra del tonelaje que se encuentra en esta situación, y colocándose en paro a buen número de tripulantes.

Se espera, sin embargo, que ya una vez en camino de normalidad la cuenca minera asturiana, con los trabajos reanudados en la actual semana, no tarde en notarse esto en el mercado de fletes, produciéndose la consiguiente demanda de tonelaje, pues muchos de los consumidores tendrán urgencia en recibir los pedidos que hicieron desde hace tiempo y que no fueron servidos debido a la paralización hullera y a la terminación de existencias de combustible, que las minas tenían en pri-

meros de octubre. Por cierto que algo de esto ya se ha dejado sentir en estos últimos días, es decir, apenas se reanudaron los trabajos en las minas, circularon en plaza algunas órdenes de fletamento, principalmente para buques de pequeño porte. Pero dichas órdenes, que vienen unidas a idea de tipos de flete semejantes a los que antes regían y en algunos casos inferiores, encuentran la resistencia de los armadores para admitirlas, ya que tales operaciones les supondría una segura pérdida.

En los viajes de retorno es también casi completa la desanimación. Los de madera para minas hace tiempo que no existen y es posible que hasta primeros de año no se concierte ningún viaje de esta clase, puesto que hay en las plazas de las minas y en los depósitos de los puertos, especialmente, grandes cantidades de pinos que han de ser consumidas antes.

Las solicitudes para viajes con sal han decaído bastante en las últimas quincenas, y en cuanto a cargamentos de mineral, apenas si aparecen órdenes nuevas. Únicamente se mueven algo, aunque muy poco, los retornos con cementos, principalmente con destino a Galicia; pero los tipos de flete que se proponen son siempre lo suficientemente bajos para no merecer la atención de los armadores, aparte de que ahora no tienen la facilidad de encontrar viaje de regreso con pinos y de tratarse, además, de pequeñas partidas.



# HIJOS de CASIMIRO VELASCO

**Telegramas y Telefonemas: CASIMIRO**  
**Apartado núm. 67                      GIJON                      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 Viz-  
 caya, de S. A. Fábrica de Mieres, de  
 S. A. Vapores Costeros, de Ibarra  
 y Compañía, de Compañía Trasm-  
 diterránea, 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  
 Wagones, puentes, grúas, cambios y cru-  
 zamientos de vías, material  
 para señales, etc.

## DIQUE SECO

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE BUQUES  
 CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES DE  
 MÁQUINAS, CALDERAS, ETC.

MAQUINARIA Y MATERIAL PARA OBRAS  
 PÚBLICAS Y PUERTOS

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: TALLERES  
 DIRECCIÓN POSTAL: APARTADO N.º 10

ASTILLERO (SANTANDER)  
 TELÉFONO NÚM. 20



# MERCADO DE CARBONES



Después de sesenta y siete días de paro que han sufrido las explotaciones hulleras, el pasado día 12 se reanudaron los trabajos en algunas de las minas asturianas y en días sucesivos continuó la apertura de los pozos en que todavía no lo habían hecho, debido esto a no haberse extendido los «carnets» de identidad de los obreros mineros, como está dispuesto por orden de las autoridades.

En el período de tiempo en que han permanecido las minas cerradas, pueden calcularse en unas 150.000 tons. las importaciones de carbón inglés, lo cual habrá de dejarse sentir en la industria hullera nacional. Sin embargo, se espera ahora alguna actividad en la demanda de carbones, pues muchos clientes tienen pendientes de servir pedidos que hicieron y que no pudieron ser suministrados por falta de existencias de las clases solicitadas, y que ahora servirán las minas tan pronto normalicen los trabajos de extracción. Desde luego, aunque esto se está llevando a cabo con bastante celeridad, aún tardarán algún tiempo determinadas explotaciones en poder cumplimentar las órdenes pendientes, por cuanto que hay minas, aunque pocas, que se encuentran en deficientes condiciones de conservación.

Los embarques efectuados durante la ter-

cera decena de noviembre y primera de diciembre fueron reducidísimos por la falta de carbones, pues las existencias de que se disponía antes del movimiento revolucionario quedaron prontamente agotadas. Por Gijón Músel se cargaron en las fechas indicadas 20 mil 759 y 19.819 tons., respectivamente; por Avilés 7.326 y 29.507, y por San Esteban de Pravia 10.086 y 8.316.

Son contados los buques sometidos a los turnos para el embarque de carbones, y hasta ahora las esperas de éstos fueron muy prolongadas, dada la lentitud empleada en los embarques por las circunstancias anormales que atravesaba la industria hullera de esta región. Pero ya en los últimos días de la quincena pasada se notó mayor actividad en los despachos al llegar partidas de carbón de aquellas minas que comenzaron a trabajar el día 12.

Los precios oficiales continúan cotizándose así:

	Sobre vagón	Franco bordo
Cribado y galleta	49,90 ptas.	58,15 ptas.
Granza . . . . .	40,90 »	49,15 »
Menudo . . . . .	36,30 »	44,55 »
Briqueta . . . . .	61,25 »	69,72 »

## 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

Las excepcionales condiciones porque atraviesa estos días el Comercio español de carbón y muy especialmente la posibilidad de introducirle de procedencia extranjera en cantidad superior a la normal, han producido una justificada alarma e intranquilidad en el sector más importante de la actividad hullaera nacional y una también justificada satisfacción en el resto del mercantilismo carbonero.

Nada más lejos de nuestro ánimo, y como primer punto lo hacemos constar así, que discutir ni juzgar esa medida del Gobierno, como tal medida para lograr el desarme general de la cuenca minera asturiana e iniciar con este paso su reconstrucción moral y material. Vamos solo a comentar sus efectos en quienes ni fueron revolucionarios ni sufrieron de cerca los efectos del movimiento.

La primera noticia oficial sobre estos propósitos gubernamentales, fué puesta en labios del Presidente del Gobierno, en la mañana del miércoles día 21 de noviembre. Por la tarde, ese mismo día, recorría ya la frase del Sr. Lerroux todo el mentidero del Congreso de los Diputados, invadía las redacciones de los periódicos y se transmitía por los medios habituales a todas las provincias, especialmente a la nuestra donde pasaría de la categoría de murmullo a la de verdadero noticia.

Cada hombre la comentaba a su modo influyen tantos y tan distintos factores en el juicio humano...! Extraña coincidencia: se aplaudió por los gubernamentales como medida profiláctica; se comentó con escasa inclinación en uno u otro sentido por quienes conocen más a fondo el problema y la región y cuan-

do todo hacía esperar que, quienes se proclaman portavoces del izquierdismo nacional y asaltan el campo acotado por aquellos otros que hoy se encuentran en forzado silencio, combatirían como de costumbre al Gobierno, a sus actos y a sus resoluciones, aparecen de pronto en esta única ocasión, contritos de sus muchos pecados, escuchan con temerosa obediencia la voz del Padre, reflexionan, miden y pesan cuidadosamente sus palabras y, al fin, aplauden al Gobierno por su gesto. Pero, observemos bien; no se declaran partidarios de la suspensión de los trabajos mineros en Asturias, cosa que debe ser secundaria para ellos, sino entusiastas de la introducción de carbones exóticos.

Y para España ¿qué significa o representa o influye la importación extraordinaria de tal combustible?

Será menester que para contestar a esta pregunta, recordemos brevemente el calvario, así, el calvario, de nuestra industria hullaera, desde el instante mismo en que se transformó de rudimentaria excavación en esperanzosa y eficiente explotación.

No ha mucho, nuestros mercados y muy especialmente los del litoral, eran casi absolutamente feudos gobernados por los negociantes importadores, en donde los carbones nacionales apenas conseguían venderse, sino era para cubrir faltas de abastecimiento o aprovechando alzas en la cotización del combustible extranjero o del signo monetario. Y una frase, vulgar al principio, cuando se inició la competencia, fué luego un axioma: «el carbón nacional es malo y caro».

Sobrevino la Gran Guerra y, naturalmen-

mente, los países que eran nuestros abastecedores y gozaban del consumo nacional de España, nos dieron de lado y se preocuparon sólo y exclusivamente de ellos. Si nuestros ferrocarriles o fábricas de gas se veían de continuo amenazadas de paro por falta de carbón, que se las arreglasen como pudiesen: para ellos, lo primero era atender bien cumplidamente a sus propias industrias y a sus necesidades bélicas; luego, si sobra...

Y aquí aparecen nuestros combustibles. Pero fijémonos bien: en el consumo industrial no se trata de quemar carbón como en un hogar doméstico donde arde desde la leña a la antracita, sino de aprovecharlo en instalaciones que, generalmente, se estudian, preparan y construyen con vista de un tipo determinado de carbón fijo, y casi invariable, por lo que sustituir una procedencia por otra puede significar el fracaso del sustituto que, en la mayoría de los casos, el consumidor lo imputa a mala calidad del combustible. El fogoneero dirá: «este carbón es malo porque no levanta presión en mis calderas»; la industria consumidora dirá: «este carbón es caro, porque invierte una tonelada donde debía gastar 800 kilogramos».

El carbón nacional, como vimos, fué a sustituir al extranjero y tropezó con los inconvenientes apuntados, colgándosele el sambenito

de «caro y malo». Todo ello, exclusivamente por ser inadecuadas las instalaciones de consumo para el nuevo tipo de carbón, que no es mejor ni peor, sino de tales o cuales características.

Demostrado esto a quienes se decidieron por consumir carbón nacional en vista de la escasez del extranjero, comenzó ese calvario a que nos hemos referido. Los productores nacionales, unidos, dieron comienzo a una campaña de tal envergadura y tan eficaz como ignorada, que ha durado año tras año y aún continúa, convenciendo y demostrando, lenta y pacientemente, que el carbón nacional **SIRVE** para los fines del consumidor, con sólo elegir acertadamente su tipo, o en caso extremo, adoptar a él los elementos de trabajo que antes lo estaban para el extraño.

No todas las industrias consumidoras, sin embargo, lo han hecho así: es costoso y muchas de ellas como han seguido adquiriendo una parte de carbón extranjero y éste, por efecto del proteccionismo a la exportación estatuido en su país y del régimen de trabajo—tema para un nuevo comentario—resulta acaso más barato que el nacional, han visto en la determinación gubernamental que comentamos una esperanza de ahorro.

Pero esta parte quedará para otro día.

VICTORIANO CASTAÑO SANJUAN

# 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**

# EL SUBSIDIO A LA MARINA MERCANTE Y EL PERSONAL DE LOS BUQUES

---

Allí donde aparece dinero para ser distribuido, aparecen enseguida manos extendidas que lo reclaman. El simple propósito de conceder un subsidio a la marina de Inglaterra, porque todavía no pasa de un propósito, ya ha suscitado la actividad interesada de muchas gentes que se creen con derecho a participar en la dádiva, si así puede llamarse a dicha concesión. Tan pronto como el Presidente del Board of Trade, reveló los proyectos del Gobierno sobre la concesión de auxilios económicos al comercio e industria marítimos, enseguida se señaló que era necesario destinar parte de esa suma a los oficiales y a los marineros a quienes las medidas subsiguientes a la aplicación del subsidio pudieran afectar.

Esta actitud es cosa definida desde el momento en que el Congreso de las Trade Unions y el Partido Laborista han manifestado que apoyarán cualquier demanda de esta índole. En una reunión de la Unión General Workers y de la Unión General de Marineros, se votó una resolución en el sentido de pedir que las tripulaciones de los buques ingleses «reciban la consideración adecuada» y que para este fin debe tenérseles en cuenta en los proyectos económicos de auxilio a la Marina.

Esta disposición está respaldada por un comité de enlace y su propósito es que el Presidente del Board of Trade los reciba oficialmente para escuchar su demanda. La única respuesta que cabe en este caso, dice un periódico inglés que trata ampliamente el asunto,

es decir, que su petición es prematura, que la hora de discutir sobre salarios y condiciones de trabajo no puede llegar mientras las empresas navieras no sean capaces de equilibrar sus balances. Hasta ahora, el comercio marítimo se está haciendo en todas partes con pérdidas.

### DOS PROBLEMAS EN UNO

El «World Trade» ha publicado unos interesantes comentarios sobre los problemas de la Marina, cuyo autor es el Secretario del Comité de Transportes Marítimos, Dr. J. Knottembelt. Estos comentarios han sido re-  
producidos y comentados luego por la mayor parte de los periódicos ingleses que se ocupan de estas cuestiones. Las opiniones expuestas por el Sr. Knottembelt están apoyadas en cifras lo bastante elocuentes e imparciales para que hayan tenido el asentimiento general. Hoy, el comercio marítimo ha descendido de las cifras registradas para 1913; los costos de navegación están por encima de ellas; en cambio, la capacidad de transporte es del 74 por 100 sobre las cifras referidas de 1913 y los fletes un 25 por 100. Como consecuencia de esto hay 8.000.000 de tons. amarradas. Es decir, que un capital de 300.000.000 de libras esterlinas, cincuenta millones son «madera muerta».

En cuanto a los subsidios y a la racionalización, son en opinión de aquella autoridad, dos problemas distintos, y como él mismo los ha llamado, «dos problemas en uno».



# MERCADOS EXTRANJEROS



## FLETES

La característica de los mercados de fletes ha sido una demanda sostenida en los mercados graneros del Plata y en la zona australiana, debido, en los primeros, al movimiento de ventas ascendentes en Europa y a la demanda oriental, en la segunda. En la semana última se fletaron en el Plata más de cuarenta buques, el mayor número registrado desde hace bastantes meses. Y sin embargo, los fletes no se han elevado todavía, lo cual se explica por el excesivo tonelaje ofrecido y la disposición de los armadores que transigen con los fletes que se proponen, sin atreverse a esperar.

Las condiciones en que se desenvuelve el sector del Plata quedan apuntadas en las anteriores generalizaciones. Se fleta desde Rosario a E. U. Golfo o Puertos del Atlántico, buques de 6.500 tons., para cerrar en febrero, al tipo de 17/0. Otros dos de mediano tonelaje han sido fletados de Bahía Blanca a Amberes, del 15 al 25 de enero, a razón de 14/3; de Buenos Aires a Grecia, para enero 4, buque de 5.500 tons. al tipo de 18/—.

En el sector norteamericano ha habido una ligera reanimación en la demanda, especialmente para cargamentos de chatarra, pero a tipos completamente deprimidos. En la costa del Pacífico sigue relativamente activo el tráfico maderero y se fleta de la Columbia inglesa-Canadá-Shanghai, 457.000 p. c. por 26 mil dólares.

Son buenas las condiciones del mercado australiano, pero excepto en las zonas donde se carga la legumbre soya, los tipos están lejos de ser remuneradores. Se hacen fletamentos de 4.300 tons. desde los puertos de Australia Meridional a R. U. y Continente para enero próximo, cargamento de granos, al tipo de 24/9; y se fleta cargamento de arroz Saigón-Shanghai buque de 7.000 tons. para fines de diciembre, a razón 7/6.

## CARBONES

Las malas condiciones atmosféricas han vuelto a sentirse en los puertos que sirve el sector de Cardiff, restringiendo muchos días sus actividades. En las cuencas mineras se trabaja con irregularidad y en muchas ocasiones una demanda imprevista de menudos y medianos encuentra dificultades para satisfacerse. En otras variedades hay poco movimiento; coques, aglomerados y madera de mina mantienen sin variación sus tipos anteriores.

En el sector de Swanse aparecen bien situadas las variedades superiores de los cortados a máquina y mantienen buenos precios; las granzas lavadas tienen una firme demanda y en cambio ha habido toda la quincena, exceso de galletillas. Las antracitas, en general, sostienen sus precios anteriores y las variedades buenas tienen abundante salida para Canadá, uno de sus mercados principales que este año aparece con una cifra superior a la de la misma época del anterior. El consumo doméstico está bastante restringido.

En el mercado de Newcastle hay buena demanda para las variedades de consumo, entrega inmediata y diferida. Los carbones para gas, Tyne, variedades superiores y medias, han elevado sus precios. Es buena la demanda para coques para el mercado interior. En conjunto es buena la situación en todos los sectores de esta importante zona.

En general no ha variado la situación en el mercado de Glasgow y continúa ofreciendo una nota optimista. Algunos tipos como Fife y Lanarkshire es difícil obtenerlos para entregas en todo lo que resta de año; también escasean «doubles» y «pearls» lavadas, y continúa siendo muy activa la demanda del mercado interior para los carbones de consumo doméstico. Los precios son satisfactorios y en algunas clases muy solicitadas se han reforzado los tipos anteriores.

# S. A. Depósito de Carbones de Tenerife

— G I J Ó N —

CARBONES

Consignatarios :-: Fletamentos

Agencia de las Compañías Hamburguesas

(Servicio directo a CUBA y MEXICO)

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

## 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-Diene 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: MADR D                      G I J Ó N                      LA FELGUERA  
Alcalá, 55- Apartado 529.                      Apartado 51.                      (Asturias).

Telegramas - Telefonemas:                      Duro                      Duro                      Duro-Sama

# Hay que tomar una determinación

Las informaciones que se reciben de todos los sectores marítimos son, en general, francamente pesimistas. Pocos de los mercados, por no decir ninguno, son los que no sufren aguda crisis en su tráfico, y todos los países, en mayor o menor cuantía, tienen parte de su flota en situación de amarre, que se va pudriendo en puertos, rías y estuarios, si antes no interviene la mano del hombre para demoler estas unidades y reducir las a chatarra. Así han encontrado prematuro fin en estos últimos años muchos buques que todavía podían haber sido explotados durante algún tiempo, si las circunstancias anormales que atravesamos no hubieran puesto de manifiesto un considerable exceso de tonelaje, cuya colocación es imposible de encontrar.

Tanto se ha agudizado la crisis en el tráfico marítimo, que si en un momento dado se deja sentir alguna pequeña actividad en este o aquel sector, allí acude mucho el tonelaje que siempre hay disponible y se produce un rápido descenso en los tipos de flete que apenas tuvieron tiempo de mejorar. Por otra parte, estas reacciones no suelen ser más que de días, para recaer luego en una paralización que dura meses y meses sin el más leve soplo de actividad. Sin embargo, los armadores continúan sorteando este temporal, que ya resulta demasiado prolongado y con síntomas de galerna, puesto que muchos de ellos, después de agotar sus capitales en espera de épocas mejores y propicias para rehabilitarse, han quedado completamente arruinados, ruina que se acrecentó todavía más con la venta de sus buques, cedidos, casi siempre, a precio de chatarra, y por los que pagaron importantes sumas no hace muchos años.

De la precaria situación que arrastra el trá-

fico marítimo mundial, es el de Asturias uno de los más damnificados por efecto de los difíciles problemas que pesan sobre la industria hullera, problemas cada vez más agudizados y últimamente planteados en terreno de vida o muerte para dicha riqueza, como consecuencia del pasado movimiento revolucionario.

Los navieros asturianos y cuantos otros acuden con sus buques al transporte de carbones, hace tiempo que no saben lo que es una utilidad, pues las pérdidas se suceden constantemente sin que sea posible resarcirse de las mismas. El año pasado dominaba la impresión de que habíamos de llegar a la cúspide de la crisis y que en el actual el mercado alcanzaría un fácil y normal desenvolvimiento para la flota mercante. Pero todos cuantos vaticinios y cábalas se hicieron entonces han resultado fallidos ante los hechos; este año ha sido bastante peor que el pasado; la crisis, que no se dejó de sentir ni un solo momento, se hizo todavía más ostensible al llegar a mayo, adelantándose de este modo dos meses a lo corriente los efectos de la temporada estival, en lo que al tráfico de carbones se refiere; transcurrió todo el verano dentro de una considerable paralización del mercado y al llegar el otoño, cuando todos esperábamos la acostumbrada reacción, se desarrollan los sucesos revolucionarios que producen serios quebrantos en todas las industrias asturianas, con un paro de más de dos meses en las explotaciones hulleras. Por este motivo, buques que fueron amarrados en la primavera por falta de órdenes de fletamento, continúan todavía en el mismo estado y, lo que es peor, otros tonelajes más han corrido la misma suerte en el transcurso de dicho tiempo.

Estos armadores difícilmente volverán al

mercado con sus buques, una vez retirados del mismo, pues si los mantuvieron en activo hasta hace poco tiempo fué con la esperanza de un pronto cambio favorable, que todavía no ha llegado, ni se confía llegue por ahora. Y nadie puede sostener una industria que como la naviera ocasiona pérdida tras pérdida y que, además, las continuará teniendo mientras no rijan tipos de flete bastante más superiores a los que se cotizan en la actualidad, lo cual ha de ser un tanto difícil, si por el Gobierno no se toman medidas encaminadas a tal fin.

La baratura de fletes que rige en el mercado de Asturias y los considerables gastos que origina la explotación de los buques, obligados a sostener un cuadro de tripulación impropio, dadas las prolongadas esperas que han de soportarse en los puertos carboneros, así como la brevedad de las travesías de muchos de los viajes, hace que no sea posible obtener la utilidad más mínima para los navieros, que no solo son incapaces de amortizar los capitales invertidos en barcos que hoy se encuentran depreciados en su valor, sino que tiene que recurrir en la generalidad de los casos a sus reservas o a la obtención de créditos para hacer frente a las pérdidas que sufren de continuo.

En estas condiciones, es poco menos que insostenible la situación de la mayoría de los armadores, y así vemos, con el consiguiente sobresalto, como la flota de Asturias va quedando reducida a la insignificancia, puesto que buque que se desguaza o pierde no es reemplazado por otro tonelaje.

Y si no queremos llegar a este extremo, que pronto se avecina, tanto los marinos, de los cuales hay bastantes desembarcados, como los navieros, deben estudiar una fórmula dentro de la mayor armonía con los intereses de ambos y que produzca los efectos que se pretende: una explotación más remuneradora, sin pingües utilidades, desde luego, pero que permita un desenvolvimiento desahogado para los armadores a fin de que estos vuelvan al mercado con algunos de los buques hoy día amarrados, que tienen así, no solo por la carencia de órdenes, sino que también por los importantes gastos que significa su explotación, imposible de soportar con tipos de flete tan reducidos, como los que se cotizan, que si bien los navieros han intentado elevar en distintas ocasiones, nada consiguieron, dadas las condiciones de depresión dominantes en todos los tráficos marítimos.

EL CAPITÁN RECKLESS



**SOCIEDAD ANÓNIMA DE**  
**Motores Deutsche Werke**  
 Dirección: BARCELONA - Provenza, 314



**LA CONSTRUCTORA GUIPUZCOANA, S. A.**

**Pasajes de San Pedro**

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE  
 BUQUES, MAQUINAS Y CALDERAS

PROYECTOS Y PRESUPUESTOS  
 GRATUITOS

# LA AYUDA A LA MARINA MERCANTE

## LA FUSIÓN DE LA CUNARD-WHITE-STAR Y EL ACUERDO CON LA TESORERÍA BRITÁNICA

Londres, 17 de febrero. He aquí un análisis detallado del acuerdo intervenido entre la Cunard-White-Star por un lado, y el Tesoro Británico por otro, en vista de la fusión de los servicios trasatlánticos de las dos Compañías, operación previa a la ayuda financiera del Gobierno británico para la terminación del «N.º 534» y la construcción de nuevas unidades, igualmente destinadas a la línea de New York.

### LOS ADELANTOS DEL TESORO.

240.000.000 DE FR. PARA

LA TERMINACIÓN DEL «N.º 534»

Con el fin de permitir la terminación del «N.º 534», en el astillero de Clydebank ya que la construcción se encuentra interrumpida desde hace 15 meses, el Tesoro adelantará a la nueva sociedad Cunard-White-Star, Ltd. (tal será en efecto la razón social) una suma de un máximo de 3.000.000 de £ (o sea alrededor de 240.000.000 de fr.), dividida en tres partes de valor sensiblemente igual, que tendrán por contra partida: la primera, obligaciones anticipadas por la Cunard, las otras dos, obligaciones emitidas por la nueva sociedad. Estos adelantos serán invertidos a medida de las necesidades, con vistas a la terminación del buque, contra testimonios firmados por un administrador de la nueva sociedad y de un administrador de John Brown & C.º, Ltd., constructores, certificando que los adelantos están destinados a cubrir los gastos

de la terminación del buque o a reembolsar a las sociedades las sumas desembolsadas para su construcción.

### 120 MILLONES PARA FONDO DE RELEVO

Además de la suma máxima de 3.000.000 de £ señaladas más arriba, el Tesoro consentirá a la nueva sociedad, de conformidad con las necesidades, adelantos que en su total no pasen de 1.500.000 £ (que viene a ser unos 120.000.000 de francos), para servir de fondo de relevo. Cada adelanto será invertido contra testimonio firmado por el presidente y dos miembros del consejo de administración, declarando que la suma pedida debe ser utilizada como fondo de relevo. La contra partida de estos adelantos estará constituida por obligaciones de la nueva sociedad.

### 400 MILLONES PARA LA CONS-

TRUCCIÓN DE UNIDADES NUEVAS

La Tesorería británica obtendrá el depósito en el Parlamento, tan pronto como sea posible, de un proyecto de ley dándole los poderes necesarios para ejecutar las obligaciones financieras anteriormente expuestas. Este proyecto de ley autorizará además, a la Tesorería a adelantar a la nueva sociedad una suma de un máximo de 5.000.000 de £ (unos 400 millones de fr.) representando el coste de construcción de uno o varios buques suplementarios, y esto en las mismas condiciones que los adelantos de 2.000.000 de £

máximum, formando las dos últimas partes señaladas anteriormente, a consentir a la nueva sociedad para la terminación del «N.º 534». Lo mismo que para este buque, la Tesorería participará en el seguro de las unidades en vías de construirse con la suma que no habrá podido ser asegurada sobre el mercado libre.

LA «CUNARD-WHITE-STAR, LTD.»

La nueva sociedad, que se llamará «Cunard-White-Star, Ltd.», se convertirá en adquirentora de los siguientes elementos de activo, libres de todas cargas e hipotecas, perteneciendo a la Cunard White Steamship C.º y a Oceanic Steam Navigation C.º: a) el fondo comercial de las líneas Norte-Atlántico de las dos compañías, comprendido el derecho de utilizar los nombres de la Cunard y de la White Star y sus pabellones; b) las flotas de las dos Compañías afectas a las líneas del Atlántico Norte comprendiendo los buques siguientes: de la Cunard, «Berengaria», «Aquitania», «Mauritania», «Franconia», «Carinthia», «Samaria», «Scythia», «Laconia», «Lancastria», «Alaunia», «Ausonia», «Andania», «Antonia», «Aurania» y «Ascania», totalizando 328.073 tons. brutas; de la White Star, «Majestic», «Olimpic», «Homeric», «Georgic», «Britanic», «Adriatic», «Albertic», «Laurentic», «Doric» y «Gargalic», totalizando 287.244 tons. brutas; que unidas a las anteriores suman 615.317 tons. brutas; c) de acuerdo con MM, John Brown y C.º Ltd. el contrato para la construcción del «Número 534»; d) el buque sin terminar «N.º 534»;

e) todos los tónders, centinelas u otros barcos de servicio perteneciendo a las dos compañías o a sus filiales y utilizados para los servicios del Atlántico Norte.

El consejo de administración de la nueva sociedad se compondrá de diez miembros, comprendido el presidente, seis de ellos serán nombrados por la Cunard y cuatro por la White Star, proporcionalmente a su parte de capital fijada al 62 y 38 por 100 respectivamente.

El acuerdo fija para el 31 de diciembre de 1975 el reembolso de los adelantos consentidos por el Tesoro. El interés, hasta el 1.º de enero de 1940, será inferior de un medio por 100 a las tasas del Banco de Inglaterra; después de esta fecha, será fijado por la Tesorería.

En lo que concierne a la distribución de los beneficios, los accionistas tendrán derecho, después del pago al Tesoro del 3 por % hasta fines de 1939 y del 5 por 100 después de esta fecha sobre las obligaciones remitidas por la compañía, de un dividendo del 3 por 100 sobre el valor nominal de las acciones.

El saldo será repartido entre el Tesoro y los accionistas proporcionalmente al valor nominal de las obligaciones tipo A y de las acciones de capital respectivamente.

N. de R.—El buque «534» ha sido ya botado recientemente al agua con el nombre de «Queen Mary», información que se dió a nuestros lectores en su día.

**Agencia en Gulpúzcoa**

**Sociedad Hullera Española**

**Jorge de Satrústegui**  **Pi y Margall, n.º 1 - San Sebastián**

# La exportación carbonera en Inglaterra

## AUSENCIA TOTAL DE LIBRECAMBIO

Tengo la esperanza de que, andando el tiempo, al referirnos al año 1933, lo consideraremos como el momento culminante, el punto de producción más bajo de la depresión de nuestro tráfico carbonero; de esta crisis que ha reducido nuestras exportaciones de aquel mineral, nada menos que en 34 millones de toneladas en 20 años. Solo para el corto período de los tres años últimos, la caída fué de 16 millones de toneladas.

Los que por sus relaciones con nosotros conocen la característica de este comercio, nunca hubieran llegado a creer que en un año, en plena actividad, la exportación hubiera descendido hasta la cifra de 40 millones de toneladas. Y este descenso, aunque parezca increíble, se debe a las restricciones impuestas a nuestro principal producto de exportación por la política aduanera de los principales países compradores.

No es posible entrar en detalles de los métodos a que se ha apelado para llegar a este deplorable resultado, en los mercados consumidores europeos; pero el signo característico e invariable ha sido siempre una falta completa de libertad de tráfico a cuyo amparo desarrollamos nuestro comercio en los días lejanos de la normalidad.

Hay que añadir a esto, las dificultades financieras en los países distantes, particularmente Grecia y Sudamérica. A pesar de la voluntad de los compradores que prefieren nuestro producto, aquellos contratiempos les han privado de obtenerlo, debido a su incapacidad

para la obtención de divisas necesarias para los pagos.

## LA AFORTUNADA INTERVENCIÓN GUBERNAMENTAL

Hay una mejoría que se apunta y cada vez es más evidente una tendencia de recuperación, alentada por el interés que el Gobierno se ha tomado en estos asuntos de política comercial exterior, y de la colaboración e inteligencia con los Gobiernos de otros países que nos han llevado a la consecución de tratados y fórmulas comerciales para la realización y compensación del tráfico y de las liquidaciones monetarias.

Estos acuerdos en general, y, en particular referidos a los carbones, son de delicado manejo y lentos en cuanto a sus resultados y ha de transcurrir todavía algún tiempo antes de que los advirtamos plenamente y los veamos generalizarse. Quiero decir que nuestro comercio exterior no se repondrá con el ritmo acelerado con que lo está haciendo nuestra economía interior, por virtud de los tratados y de las tarifas.

Hay todavía muchos convenios comerciales que pueden ser ultimados en nuestro beneficio y sobre todo hay que ir a la elaboración de uno con Italia para recobrar este mercado que ha sido siempre tan importante para nosotros—Italia es, después de Francia, el mayor consumidor de carbones ingleses—y representa varios millones de toneladas cuya venta hemos perdido desde hace algunos años.

La industria carbonera de Inglaterra no es

tá satisfecha de las circunstancias con que se está cumpliendo el convenio con Francia. Nosotros cumplimos estrictamente el régimen de licencias y, en cambio, el contingente fijado para nuestros carbones no ha sido alcanzado mientras que el de otros países se alcanza con exceso en ocasiones.

Los productores de la zona sudgalesa se esfuerzan en aumentar el consumo de madera francesa para los usos mineros, con la promesa del Gobierno francés de que se les tomará una cantidad de carbón galés, según la importancia del consumo maderero. Esto significaría un aumento de medio millón de toneladas anuales, según los cálculos hechos al efecto.

CARACTER DE LA COMPETENCIA EXTRANJERA :

De pasada voy a referirme a la competencia que nuestros carbones sostienen en los mercados extranjeros. Los precios a que se venden los carbones rusos o polacos no tienen nada que ver con sus costes de producción. Estos países extienden el consumo de sus carbones gracias a ese factor del precio, porque en lo que se refiere a calidad, son carbones muy inferiores a los nuestros.

Los precios de los carbones alemanes no son tan bajos como los de Polonia o Rusia, pero también luchan ventajosamente gracias a medios parecidos; el gobierno alemán ha ideado un expediente por el cual, las empresas mineras alemanas, pueden vender a aquellos países que no pueden disponer, a la hora de los pagos, de más moneda que la suya propia, y que por falta de divisas oro no podrían comprarnos a nosotros. Los efectos de esta competencia son más patentes en los mercados griegos y brasileños.

Se están haciendo continuados esfuerzos pa-

ra llegar a una inteligencia con algunos países que compiten con nosotros, sin advertir que un compromiso sobre bases restringidas no serviría para nada y que es preciso una inteligencia sobre bases internacionales.

Mi particular punto de vista, puramente personal, es que el primero y más urgente deber de las empresas carboneras de Inglaterra es llegar a un plan de producción coordinada, de distribución y de venta conjuntamente dirigidas, dentro de los distintos distritos carboneros del país; y al mismo tiempo, la organización de un sistema de control central para el conjunto de la producción carbonera. Bajo un plan semejante, los mineros no llegarían en su desorientación hasta vender por bajo de un precio remunerador como lo hacen ahora por el temor de una demanda enrarecida.

El gobierno puede establecer, o al menos esto se deduce, asesorado por el Board of Trade y por virtud de la Ley de Minas de carbón de 1930, una coordinación obligatoria en cuanto a la producción y una distribución reglada en cualquier distrito donde se considere que tales medidas pueden ser necesarias para el comercio nacional.

Pero, acertadamente o no, esas medidas no se han llevado a cabo hasta ahora o se han llevado con tal timidez que sus efectos son prácticamente nulos; y entre tanto la industria languidece en sus realizaciones y se encuentra situada desventajosamente para enfrentarse con la concurrencia extranjera. Yo espero, sin embargo, que en un futuro inmediato, estas provisiones serán ejecutadas y que se llegará a la planificación por distritos productores, en beneficio de la industria carbonera y en beneficio general de la nación.

H. MERRET.

Director de

«Gueret, Llewellyn & Merrett Ltd.»

# LOS BARCOS PESQUEROS Y EL CARBÓN ASTURIANO

La orden de la Dirección General de Aduanas autorizando a los buques pesqueros para que consuman carbón inglés, mientras no se normalice la situación porque actualmente atraviesa la cuenca hullera asturiana, pero condicionado a compensar en su día el combustible nacional que entretanto deje de consumirse, ha sido lo suficiente para que todos los elementos pesqueros eleven enérgicas protestas y lancen lamentaciones contra tal disposición, que encuentran injustificada y lesiva para su industria.

Situándonos en terreno imparcial, comprendemos que los armadores pesqueros no tienen por qué sufrir las consecuencias de que la industria hullera española no tenga el próspero desarrollo que sería de desear y por lo cual se les obligue a consumir un porcentaje de estos carbones, cuando pueden adquirirlo de procedencia extranjera en condiciones más económicas. También entendemos sobradamente que la flota pesquera no está en condiciones, ni mucho menos, de soportar sacrificios en pro de otra industria nacional, pues ella tampoco disfruta de vida muy próspera al presente y más bien necesita ser ayudada que prestar ayuda a nadie. Igualmente no nos pasa desapercibido que los Poderes públicos han dejado incumplidas muchas de sus promesas de apoyos que desde hace tiempo ofrecieron a esta actividad del mar, digna de ser muy tenida en cuenta, dado lo que representa para la economía nacional y hasta ahora bastante olvidada por los Gobiernos.

Todo hasta aquí nos parece justo y razonado, compartiendo el mismo parecer que los industriales pesqueros; pero hay un punto en

sus protestas que nos causa tremendo dolor, que nos llega al corazón como españoles y más aún como asturianos. Dicen estos armadores que no les es posible de ningún modo consumir carbón nacional en mayor porcentaje del 20 por 100, el que, según ellos, soportan ya como un gran sacrificio y con notable merma para sus intereses, porque —alegan— además de aceptar una carga económica de tal naturaleza—se refieren a la diferencia de precio entre el carbón inglés y el nacional—la consecuencia más grave es la de limitar extraordinariamente el radio de acción de los buques, que cada día precisan alejarse más de nuestras costas para la captura de la pesca, y que se verán imposibilitados de realizar sus cruceros, al disminuir la potencialidad de sus máquinas con el empleo del carbón español.

Es decir, que, según los elementos pesqueros, el carbón asturiano no solamente es muy caro, sino que además no reúne condiciones para ser empleado en sus buques por ser de inferior calidad que el extranjero. ¿Más claro? Que nuestros carbones son sumamente malos, según ellos. Lamentable idiosincrasia la del español, siempre dispuesto a desprestigiar los productos nacionales y admirar los extranjeros. No es suficiente que los de fuera los echen por tierra, sino que nosotros somos los primeros en hacerlo. Torpe seducción la que padecemos de admirar los títulos exóticos que pomposamente ostentan en sus etiquetas muchos de los artículos españoles, concedores sus fabricantes de nuestra psicología.

En lo que se refiere al carbón, son bastan-





# SECCIÓN DE PESCA



PESCADILLA ABUNDANTE;

PERO PRECIOS BAJOS —

Aunque el tiempo no favoreció en nada las faenas pesqueras, durante la pasada quincena fueron abundantes las capturas de pescadilla y también se pescó alguna mayor cantidad de merluza que en fechas anteriores; pero tanto los precios a que se vendió la primera como la segunda, fueron francamente malos muchos de los días.

Las parejas que arrastraron en estas playas hicieron, por lo general, mareas de regular cantidad de pesca, mas en estas capturas continuaron predominando las especies de inferior

calidad, que unido a los precios bajos que rigieron en cuanto entró alguna cantidad de pescado, no fué posible registrar caladas que pudieran considerarse remuneradoras. El besugo escaseó bastante en los días pasados.

Las parejas trasladadas a la Estaca de Vares regresaron con medianas capturas; otra que arribó a este puerto procedente de la costa de Francia, donde estuvo trabajando, no trajo apenas pesca, pues allí se encontró con tiempo de bastante temporal.

En resumen, la quincena pasada ha sido mala por las calidades del pescado obtenido en la generalidad de las caladas y por los precios reducidos de las cotizaciones en venta.

Promedio de precios en las ventas de pescado en la Rula de Gijón, desde el 26 de Noviembre al 10 de Diciembre de 1934

CLASE DE PESCA	26	27	28	29	30	1	3	4	5	6	7	8	10
Merluza.....	4,44	3,80	3,59	4,—	3,49	3,19	2,59	2,59	2,50	2,59	3,—	3,29	3,—
Pescadilla....	1,—	0,85	1,18	0,86	1,25	0,78	0,85	1,20	1,—	1,30	0,91	1,20	1,30
Besugo.....	2,39	2,08	2,—	2,30	1,67	1,64	1,65	1,59	1,65	1,61	1,75	1,80	1,92
Panchos.....	>	>	>	1,11	1,08	1,21	1,13	1,30	>	>	1,40	>	1,55
Gallos.....	1,—	1,12	1,04	1,13	1,12	1,10	1,21	1,8	1,22	1,10	1,22	1,14	1,19
Congrio.....	1,59	2,05	1,59	1,54	1,49	1,77	1,85	1,59	2,—	1,71	1,76	1,59	1,70
Congria.....	1,10	1,35	1,40	1,44	1,20	1,26	1,36	1,38	1,50	1,25	1,54	1,25	>
Abadejo.....	1,59	>	7,64	>	>	>	1,55	1,49	>	>	>	>	1,50
Reyes.....	1,17	1,63	0,95	1,46	>	1,36	1,23	>	1,19	>	1,19	>	>
Barbadas....	0,76	0,69	0,75	0,68	0,77	0,70	0,62	0,98	0,64	0,82	0,66	0,71	0,80
Palometas...	0,46	0,47	0,34	0,49	0,71	0,43	0,57	0,53	0,52	0,53	0,51	0,48	0,48
Potas.....	0,59	0,69	0,56	0,62	0,58	0,64	0,67	0,70	0,75	0,70	0,75	0,60	0,57
Almejas.....	0,85	0,86	0,78	0,84	1,35	1,15	0,96	0,97	1,05	1,04	1,—	0,89	0,80
Matute.....	0,30	0,41	0,30	0,43	0,30	0,39	0,36	0,30	0,42	0,37	0,39	0,30	0,30
Pelao.....	0,40	0,38	0,40	0,40	0,40	0,38	0,34	0,39	0,39	0,50	0,38	0,50	0,40
Chicharros...	0,50	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
Bocarte.....	0,24	>	>	>	0,27	>	>	>	>	>	>	>	>
Lenguados...	>	>	4,58	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
Calamares....	>	>	2,49	>	2,15	>	>	2,29	1,33	>	1,31	>	>
Sardinias....	>	0,69	0,63	0,78	0,32	0,65	0,57	0,51	0,58	0,62	0,67	0,61	>
Mero.....	>	2,01	>	>	2,32	>	1,67	>	>	>	>	>	>
Gallapotas..	>	0,95	>	>	>	1,33	>	>	>	>	>	>	>

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

# MUSEL

Movimiento habido en los turnes para la carga de carbén por

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. - 1.º TURNO =====				
29 Octubre.	1 Dicbre.	Euzkera . . . . .	7.000	Barcelona.
5 Dicbre.	cargando	Vicen. . . . .	6.500	Id.
10 id.	esperando	V. Ruiz Senén . . . . .	5.750	Id.
===== MUSEL - LANGREO. - 2.º TURNO =====				
5 Dicbre.	cargando	Sama. . . . .	1.000	Bilbao.
===== MUSEL - LANGREO. - 3.º TURNO =====				
6 Nobre.	1 Dicbre.	Ea . . . . .	1.700	Cartagena.
10 id.	7 id.	Monchu . . . . .	2.300	Barcelona.
26 id.	cargando	Genoveva Fierro . . . . .	1.300	Id.
===== MUSEL - LANGREO. - 4.º TURNO =====				
16 Nobre.	26 Nobre.	Hernani . . . . .	420	San Sebastián.
19 id.	4 Dicbre.	Alejandro 1 . . . . .	400	Bilbao.
20 id.	8 id.	Iturri-Ripa . . . . .	400	Id.
27 id.	cargando	Alejandro 2 . . . . .	460	San Sebastián.
30 id.	esperando	San Ireneo . . . . .	600	Id.
30 id.	»	Juan Artaza . . . . .	580	Pasajes.
30 id.	»	José María . . . . .	500	Id.
1 Dicbre.	»	Hernani . . . . .	420	San Sebastián.
1 id.	»	Ruda. . . . .	480	Id.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
25 Nobre.	26 Nobre.	Sotón. . . . .	800	Bilbao.
29 id.	30 id.	Sama. . . . .	660	Id.
3 Dicbre.	4 Dicbre.	Fernando L. de Ibarra . . . . .	4.600	Tarragona.
2 id.	6 id.	Llodio . . . . .	340	Bilbao.

# - GIJON

estos puertos desde el 25 de Noviembre al 10 de Diciembre de 1934

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
14 Nobre.	esperando	Vicen . . . . .	1.200	Barcelona.
17 id.	28 Nobre.	El Caudal . . . . .	1.100	Santander.
23 id.	esperando	Euzkera . . . . .	2.800	Barcelona.
24 id.	28 Nvibre.	Mina Sorriego . . . . .	160	Santander.
30 id.	30 id.	Sama . . . . .	340	Bilbao.
30 id.	3 Dicbre.	D Quijote . . . . .	220	Pasajes.
30 id.	4 id.	Sotón . . . . .	800	Bilbao.
3 Dicbre.	6 id.	Llodio . . . . .	560	Id.
10 id.	esperando	Zuloaga . . . . .	214	Pasajes.
===== GIJÓN - DARSENA. — F. C. DE LANGREO =====				
6 Nobre.	4 Dicbre.	Anita . . . . .	220	Coruña.
21 id.	25 Nobre.	Eduarne . . . . .	200	Bermeo.
21 id.	1 Dicbre.	Rosita . . . . .	140	Santander.
21 id.	27 Nobre.	Magdalena . . . . .	230	Id.
21 id.	27 id.	Zubieta . . . . .	170	Bermeo.
22 id.	27 id.	Dionisia . . . . .	250	Id.
26 id.	6 Dicbre.	Lekeitiara . . . . .	220	San Sebastián.
26 id.	esperando	Rosario . . . . .	110	Cedeira.
26 id.	»	Joven Víctor . . . . .	110	Deva.
26 id.	cargando	Galicia . . . . .	320	Vigo.
26 id.	28 Nobre.	Tofín . . . . .	150	Santander.
30 id.	4 Dicbre.	Anita . . . . .	215	Bilbao.
30 id.	3 id.	Mina Sorriego . . . . .	160	Santander.
1 Dicbre.	esperando	Monte Faro . . . . .	180	Bilbao.
1 id.	»	Manuel . . . . .	240	Coruña.
3 id.	»	Carmen . . . . .	230	Santander.
3 id.	»	Mariavi . . . . .	360	Id.
7 id.	»	Gaviola . . . . .	300	Bilbao.
10 id.	»	Antonieta . . . . .	220	Id.

# A V I L E S

Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la 3.<sup>a</sup> decena de Noviembre y 1.<sup>a</sup> de Diciembre de 1934

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
<b>3.<sup>a</sup> decena de Noviembre.</b>				
11 Nobre.	21 Nobre.	Ruda . . . . .	480	San Sebastián.
20 id.	21 id.	Amador . . . . .	240	Bilbao.
15 id.	21 id.	Río Navia . . . . .	1	Navia.
16 id.	22 id.	Claudio . . . . .	3.568	Motril.
18 id.	22 id.	Víctor de Chávarri . . . . .	4.540	Valencia.
22 id.	22 id.	Monte Faro . . . . .	185	Zumaya.
22 id.	22 id.	Nemrod . . . . .	80	Coruña.
21 id.	22 id.	Jone Miren . . . . .	5	Id.
21 id.	23 id.	Caruso . . . . .	1.339	Bilbao.
18 id.	23 id.	Asturias . . . . .	13	Vegadeo.
16 id.	24 id.	Norte . . . . .	4.807	Barcelona.
21 id.	24 id.	Achuri . . . . .	1.257	Id.
24 id.	24 id.	Goya . . . . .	155	Requejada.
25 id.	26 id.	Manuel . . . . .	144	Coruña.
25 id.	26 id.	Arnao . . . . .	6	San Esteban.
25 id.	28 id.	Inogedo . . . . .	240	Requejada.
28 id.	28 id.	Asturias . . . . .	23	Luarca.
27 id.	28 id.	Arnao . . . . .	5	Bilbao.
24 id.	29 id.	Luis Adaro . . . . .	3.100	Sevilla.
28 id.	20 id.	Río Navia . . . . .	2	Navia.
28 id.	29 id.	México . . . . .	3	Id.
23 id.	30 id.	Antonio Satrustegui . . . . .	4.707	Barcelona.
22 id.	30 id.	Marqués de Chávarri . . . . .	4.607	Tarragona.
<b>TOTAL . . .</b>			<b>29.507</b>	
<b>1.<sup>a</sup> decena de Diciembre.</b>				
28 Nobre.	1 Dicbre.	Jesús Antonio . . . . .	1.544	Vigo.
26 id.	1 id.	Margarita . . . . .	303	Id.
30 id.	1 id.	Asturias . . . . .	57	Luarca.
23 id.	1 id.	Guillermo Schulz . . . . .	3.755	Bilbao.
29 id.	1 id.	Melchuca . . . . .	11	Coruña.
1 Dicbre.	1 id.	Julián . . . . .	7	Gijón.
2 id.	3 id.	Arnao . . . . .	144	Requejada.
30 Nobre.	4 id.	Cartes . . . . .	154	Betanzos.
4 Dicbre.	4 id.	Cabo Sacratif . . . . .	44	Gijón.
4 id.	5 id.	Recalde . . . . .	45	Navia.
30 Nobre.	7 id.	Santiago López . . . . .	1.261	Barcelona.
7 Dicbre.	7 id.	Río Navia . . . . .	1	Navia.
<b>TOTAL . . .</b>			<b>7.326</b>	

# SAN ESTEBAN DE PRAVIA

Relación del carbón embarcado por este puerto durante la 3.<sup>a</sup> decena de Noviembre y 1.<sup>a</sup> de Diciembre de 1934

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
<b>3.<sup>a</sup> decena de Noviembre.</b>				
19 Nobre.	21 Nobre.	Achuri . . . . .	1.965	Barcelona.
20 id.	22 id.	Juanes . . . . .	199	San Sebastián.
20 id.	23 id.	Zuloaga . . . . .	206	Coruña.
20 id.	23 id.	Sancho Panza . . . . .	169	Id.
22 id.	23 id.	B. Zorroza . . . . .	1.965	Bilbao.
24 id.	26 id.	San Eduardo . . . . .	230	Ferrol.
25 id.	26 id.	Ana . . . . .	285	Pasajes.
25 id.	26 id.	José María . . . . .	518	Id.
26 id.	27 id.	Arnao . . . . .	136	Avilés.
26 id.	27 id.	Concepción Hevia . . . . .	240	Bilbao.
27 id.	28 id.	Astillero . . . . .	495	Pasajes.
25 id.	30 id.	Santiago López . . . . .	2.714	Barcelona.
29 id.	30 id.	M. Benlliure . . . . .	153	Corcubión.
<b>TOTAL...</b>			<b>10.086</b>	
<b>1.<sup>a</sup> decena de Diciembre.</b>				
29 Nobre.	3 Dicbre.	Iciar . . . . .	593	Huelva.
2 Dicbre.	3 id.	Zuloaga . . . . .	125	Zumaya.
29 Nobre.	5 id.	Caruso . . . . .	1.333	Pasajes.
28 id.	5 id.	I. Figaredo . . . . .	3.094	Barcelona.
28 id.	6 id.	Bodón. . . . .	868	Vigo.
30 id.	6 id.	Marzo . . . . .	1.903	Almería.
30 id.	8 id.	Ana . . . . .	310	Pasajes.
<b>TOTAL...</b>			<b>8.316</b>	

## EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

Toneladas de carbón embarcadas por los diferentes cargaderos que se citan durante la 3.<sup>a</sup> decena de Noviembre y 1.<sup>a</sup> de Diciembre de 1934

		3. <sup>a</sup> DECENA	1. <sup>a</sup> DECENA
<b>MUSEL</b>			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C. ....	Turno 1. <sup>o</sup> .....	3 421,19	1.827,17
	Id. 2. <sup>o</sup> .....	4.065,48	1.360,00
	Id. 3. <sup>o</sup> .....	1.694,28	3.710,58
	Id. 4. <sup>o</sup> .....	739 56	627,71
	Grúas chicas.....	773,00	333,86
<b>MUSEL</b>			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P. ....	Cargaderos .....	7.103,37	8.150,31
	Grúas chicas.....	558,80	1.776,45
<b>GIJÓN-DARSENA</b>			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C. ....	Cargaderos .....	963,71	1.118,80
	Muelles.....	440,00	415,00
Totales en las dos decenas.....		20.759,39	19.819,88
<b>AVILÈS</b> .....		29.507,00	7.326,00
<b>SAN ESTEBAN DE PRAVIA</b> .....		10.086,00	8.316,00



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

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

Dirección telegráfica: **FÁBRICA-MIERES**

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

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



# INFORMACIONES VARIAS



## COMPRA-VENTA DE BUQUES

Vapor «Cabo Nao»; casco de acero, construido en el año 1893; 1.496 tons. de registro bruto y 2.100 d. w. Vendido por Ibarra y Cía., de Sevilla, a desguazadores españoles en 74.000 pesetas.

## LAS ADUANAS DE ASTURIAS

Durante el pasado mes de noviembre la recaudación obtenida en las Aduanas de Asturias fué la siguiente:

Gijón, 1.851.121;24 pesetas; Avilés, 258 mil 291,13; San Esteban de Pravia, 17 mil 288,68, y las demás subalternas, 29.667.00.

En igual período de 1933, Gijón recaudó 1.274.937,61 pesetas; Avilés, 179.680,93; San Esteban de Pravia, 24.694,05, y las demás subalternas 6.549,12

El resumen general es: en 1934, dos millones 151.368,05, y en 1933, fué de un millón 485.861,71. Hay, por lo tanto, una diferencia en más a favor de este año de 665.506,34 pesetas.

## UNA BOTADURA POR

### RADIOTELEGRAFÍA :::

El pasado día 7 de diciembre tuvo lugar la botadura del liner «Orion», construido en los astilleros Vickers & Amrstrong en Barrow-in-Furnes, con un ceremonial verdaderamente curioso y original. La botadura se verificó por el Duque de Gloucester, por telegrafía sin hilos, desde Australia. El Duque estaba en Brisbane en ese día y transmitió por un

resorte eléctrico el impulso para botar el buque. En el momento en que todos los preparativos estuvieron dispuestos, se transmitió desde los astilleros un mensaje radiotelegráfico al lugar donde el Duque estaba a punto para la ceremonia de la botadura. El Duque mediante el curioso dispositivo hizo deslizarse al buque por las gradas al mar e inmediatamente otro mensaje le dió cuenta del resultado de la maniobra inalámbrica.

El nuevo buque es una muestra más de la pujanza de la empresa Orient Line. Tendrá aproximadamente 24.000 tons. grueso y una longitud de 665 pies. Tendrá capacidad para conducir 475 pasajeros de primera clase y 675 de segunda. Iniciará sus viajes con un crucero por el Adriático y a Constantinopla, partiendo de Southampton; luego será destinado a los servicios regulares, postales y de pasajeros de Australia.

## LOS CONTINGENTES DE PESCADO

Francia ha fijado a los productores del mar españoles que se introduzcan en dicho país durante el primer trimestre del año próximo los contingentes siguientes:

a) Mero, esturiones, salmonetes, lenguado, rodaballos, lubinas, corcón, etc.:

Enero....	190	Quintales	métricos
Febrero...	190	»	»
Marzo ...	200	»	»
Total.	580		

b) Otras especies:

Enero...	1.500	Quintales	métricos
Febrero...	700	»	»
Marzo...	700	»	»
Total.	2.900		

EL TONELAJE SUECO AMARRADO

Hubo un ligero aumento (3.000 tons. peso muerto) en el tonelaje amarrado durante el mes de octubre. En 1.º de noviembre había 64 buques por 101.000 tons. amarrados y 68 buques por 98.000 tons. en primeros de octubre. La cifra de octubre debe advertirse que era la más baja registrada desde hacía 4 años. El aumento de octubre fue debido a que los pocos buques de tonelaje medio (hasta 3.000 tons.) recomisionados, no compensaron los dos grandes buques amarrados en ese mes, por 14.000 tons. El año pasado, en 1.º de noviembre había 103 buques inactivos, por 202.000 tons.

LA SEGURIDAD DE LAS VIDAS EN LA NAVEGACIÓN

Nueva Zelanda se ha unido a la «International Convention» para la seguridad de las vidas en la navegación, que entrará en vigor para dicho país en febrero de 1935.

NUEVO RECORD DEL «BREMEN»

El «Bremen» en su viaje oeste-atlántico, número 100, batió hace unos días el record de esta travesía, al pasar el Ambrose Light, 4 días, 15 horas y 27 minutos, de su salida de Cherbourg. El record anterior quedó fijado 21 minutos por encima del señalado y fué establecido también por el «Bremen» en octubre de 1933.

EL «LEVIATHAN» VUELVE A SER AMARRADO

El liner americano «Leviathan» vuelve a su retiro tras de una salida económicamente desastrosa. Ya conocen nuestros lectores el resultado de su primer viaje: más de 26.000 libras de pérdida. En unas declaraciones hechas por Mr. Franklin, Presidente de la Compañía Internacional de la Marina Mercante, se confirma el criterio de amarrarlo por mucho tiempo. «En las actuales condiciones de los mercados marítimos, el «Leviathan» no puede hacer más viajes. Cada viaje es una ruina. Hemos hecho los cinco viajes a que nos habíamos comprometido. En cuanto al destino a que hemos de dar a este buque, no sabemos nada todavía.»

Coincidiendo con esta noticia, la tripulación y los oficiales del «Leviathan» han sido destinados a otros buques.

**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



# LEGISLACIÓN MARÍTIMA



DISPONIENDO QUE LOS BUQUES QUE HAYAN DE REALIZAR PRUEBAS DE VELOCIDAD A LOS EFECTOS DE OPTAR A PRIMAS A LA NAVEGACIÓN, SE ATENDRÁN A LAS REGLAS QUE SE INDICAN

Ilmo. Sr.: Los buques mercantes nacionales con propulsión mecánica, bien sean de vapor o motor, que hayan de realizar pruebas de velocidad a los efectos de optar a primas a la navegación se atenderán a las siguientes reglas:

1.<sup>a</sup> Las pruebas se efectuarán en una de las millas medidas, existentes en nuestras costas, declaradas oficiales.

2.<sup>a</sup> El buque estará a media carga, entendiéndose por tal cuando el peso muerto del mismo sea el correspondiente a una línea de calado medio entre la línea de calado en rosca y la de máxima carga, señalada en el casco con arreglo a la curva de desplazamiento.

3.<sup>a</sup> El buque efectuará cuatro corridas paralelamente a la milla medida, en uno y otro sentido, con buen tiempo, para reducir en lo posible la influencia del viento y la mar, y a media marea.

4.<sup>a</sup> La velocidad se obtendrá por la fórmula  $V = A.N.$ , siendo A. el avance

medio ficticio por vuelta y N. el promedio de revoluciones.

Para ello si  $n$  es el número de corridas, la velocidad media  $v$  se obtendrá por la fórmula

$$v = \frac{V_1 + 2V_2 + 2V_3 + V_4}{2(n-1)}$$

El avance medio ficticio por vuelta se obtendrá por la fórmula

$$A = \frac{V_1 + 2V_2 + 2V_3 + V_4}{N_1 + 2N_2 + 2N_3 + N_4}$$

representando V y N las velocidades y número de revoluciones de cada corrida. Podrá emplearse cualquier otro sistema análogo,

aceptado por la Comisión oficial.

5.<sup>a</sup> Del resultado de las pruebas de velocidad se extenderá un acta que, firmada por los miembros de la Comisión, se entregará por su Presidente al señor Subsecretario. Dicha acta se archivará en la Sección de Tráfico y Comunicaciones marítimas, deduciéndose de ellas las copias que sean necesarias.

La Comisión que ha de efectuar las pruebas estará presidida por el señor Inspector general de Navegación, formando parte de ella el Delegado marítimo de la provincia, un Jefe del Cuerpo ge-



**PINTURAS SUBMARINAS**

*Muñuzuri, Lefranc, Ripolin. S.A.*

**APARTADO 49 BILBAO**

neral de Servicios marítimos y el Ingeniero Inspector de buques.

El Sr. Inspector general de Navegación podrá delegar la presidencia en el Delegado marítimo de la provincia o en un Jefe del Cuerpo general de Servicios marítimos de mayor antigüedad o empleo que él.

Esta disposición adapta la Real orden de 20 de diciembre de 1930 a la nueva organización de la Subsecretaría de la Marina civil, quedando aquella derogada.

Madrid, 6 de diciembre de 1934.

PRORROGANDO LA VIGENCIA DEL  
DECRETO-LEY DE 20 DE AGOSTO  
DE 1925 SOBRE PRIMAS A LA  
NAVEGACIÓN Y CONSTRUCCIÓN ::

El régimen actual de protección a la Marina mercante por medio de las primas a la navegación y a la construcción naval, establecidas en el Decreto-ley de 20 agosto de 1925, tiene limitado el tiempo de vigencia a diez años. Y ante el temor de que pueda expirar este plazo antes de ser examinado y aprobado, en su caso, por las Cortes el proyecto de ley de Protección a las Industrias y Comunicaciones marítimas, se hace preciso que entre la fe-

cha en que cese la vigencia del citado Decreto y aquella en que entre en vigor la ley no exista solución de continuidad, que produciría grave trastorno en nuestra economía marítima al ocasionar el seguro amarre de un centenar de buques de navegación internacional y el consiguiente despido de más de tres mil tripulantes que componen sus dotaciones.

Para evitar esos perjuicios que llevaría consigo la paralización de nuestro tráfico exterior en buques de bandera nacional, con notable lesión para la economía del país, acentuándose además el desnivel de la balanza de pagos, a propuesta del Ministro de Industria y Comercio y de acuerdo con el Consejo de Ministros, Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. Se prorroga la vigencia del Decreto-ley de 20 de agosto de 1925, referente al percibo, justificación y liquidación de primas a la navegación y a la construcción naval, hasta el 31 de diciembre de 1935, aplicándose a tal fin los créditos presupuestarios que puedan consignarse, salvo el caso de que las Cortes aprueben, y entre en vigor, la ley de Protección a las Industrias y comunicaciones marítimas, que está sometida a resolución del Parlamento.

Madrid, 11 de diciembre de 1934.



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 } "RUIDEVELASCO GIJÓN"  
Telefonemas }

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

# SANCHEZ RUIZ & FERRER

## SEGUROS Y REASEGUROS

FLETAMENTOS :-: COMPRA-VENTA DE BUQUES

Telegramas } RUSANCO  
 Telefonemas }  
 TELEFONO 11 354  
 APARTADO 145

CLAVES { A. B. C. 5.<sup>a</sup> EDICIÓN  
 { PARTICULAR

**MADRID**

Peligros, 9

# 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 Ríos, 31-Vigo.

Agente en Gijón: **DARIO VEGA :-: Trinidad, 23**



## JOAQUIN VELASCO

LANGREO, 2

**GIJÓN**

**MINAS DE COTO DEL MUSEL  
 CARBONES PARA GAS**

**VAPORES:**



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

# Manuel G. Morán

## EFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

Depositarario exclusivo de la Vacuum Oil C<sup>o</sup> S. A. E.

Aceites 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 "LLOYD'S" y todo lo concerniente a ferretería naval, de la casa "Gotscher & C.<sup>o</sup>", de Birmingham

**San Juan de Nieva (Avilés)**

Telegramas } MORÁN-AVILÉS  
Telefonemas }

## 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**

## GRANDES TALLERES MECÁNICOS GARCIA Y CANGA (LTDA.)

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

**GIJÓN**

### CONSTRUCCIONES METÁLICAS

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

GUARDACABOS de TODAS las MEDIDAS

## 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, Ericeira, Faraloes, Seno de Abraham, Risca, Alda, Balatina, Pombal, Mar de laxa, Mar Novo, Sines Vilanova Arrifana, Sardao, 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, Kinitra, 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 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, 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

### PUBLICITAS 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.

**HIJOS DE CLAUDIO ALVAREZ**  
EFECTOS NAVALES

Materiales de Construcción  
Depositorios del material  
para techar PIZARRITA

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

**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**

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**

**DOMINGO MUMBRÚ**

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS

**BARCELONA**

Telegramas } DOBRÚ  
Telefonemas }

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



# COMPañIA EUSKALDUNA

## DE CONSTRUCCION Y REPARACION DE BUQUES

### BILBAO

ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE CONSTRUCCIONES NAVALES

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

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

Fundiciones de hierro, bronce, acero moldeado y aceros especiales.

Fabricación de tornillos, tuercas y remaches.

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

Dirección postal, Apartado 13 - Bilbao

Dirección telegráfica, Euskalduna - Bilbao

## GASCUE Y CRUZ

San Sebastián y Pasajes

Consignatarios

Carbones

Fletamentos

**AGENTES COMERCIALES**

DE LA

Sdad. Metalúrgica Duro-Felguera

Dirección Telegráfica y Telefónica:

**GASCUECRUZ**

Teléfono. . 10.435.— San Sebastián

» . . . 5.149.— Pasajes

## Jesús García Castillo

Armador y Consig-  
nario 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 África 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<sup>o</sup> 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)

Wm. Erilon Marine Insurance C<sup>o</sup> Ltd. de Liverpool. (Seguros marítimos)

GIJÓN.

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-I.<sup>o</sup>

Apartado 71 - Teléfono 18-00

## C.<sup>ia</sup> 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 40 por 100 de la flota mundial emplea esta patente.

«NAVY BRAND». — Composición muy fuerte para el mismo uso y adecuada para navegaciones entre puertos 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.

«DANCOLINAR», «LAGOLINE», Esmalte «SUNLIGHT».

«UNION LACK», «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-

OS» (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 ma-  
yor duración y de mayor rendimiento.  
**SON, POR LO TANTO, LAS MÁS  
BARATAS.**

Oficinas:

Ibáñez de Bilbao, 8

BILBAO

En todos los puertos del MUNDO po-  
demos 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