



AÑO III

GIJÓN 1.º DE ABRIL DE 1932

NÚM. 35

# GUMERSINDO JUNQUERA

**GIJON - MUSEL**

Armador - Consignatario de Buques  
Carbones - Fletamentos



**VAPORES**

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

**TELÉFONOS:**  
Urbano 862 y 863  
Interurbano N.º 38  
**APARTADO 176**

**TELEGRAMAS:**  
**JUNSECA**  
**GIJON**

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

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

ALMACENISTAS DE EFFECTOS NAVALES

IMPORTADORES DE ACEITES Y GRASAS LUBRIFICANTES

Lubricantes MONASTERIO (Marca Registrada)

Telegramas y Telefonemas: MONASTERIO

TELÉFONO 493 \* APARTADO N.º 60

Marqués de San Esteban, n.º 22

GIJÓN

Correo: Apartado 90

TELÉFONO N.º 666

## A. PAQUET

Telegramas

Telefonemas

PAQUET

CONSIGNATARIO DE BUQUES

Muelle, 2, 4 y 6—GIJÓN

AGENCIA DE ADUANAS

Compañía Trasmediterránea \* C.º G.º Transatlántique

CARGA Y PASAJE

PENÍNSULA - AFRICA - CANARIAS

CUBA - MEJICO - ESTADOS UNIDOS

AGENCIA CONSULAR DE FRANCIA

### SOCIEDAD ESPAÑOLA DE COMERCIO EXTERIOR

"SHELL"

"FLINTKOTE"

LUBRIFICANTE PERFECTO

ANTICORROSIVO - IMPERMEABLE - AISLANTE

ASFALTOS Y EMULSIONES ASFÁLTICAS

# GABINO FELGUEROSO

## CARBONES

GIJÓN

Calle 27 de Diciembre, núm. 2, 2.º

Dirección { Telegráfica: } GABIROSO  
                  { Telefónica: }

Teléfono 452

Apartado 79

## "ASTURIAS MARÍTIMA"

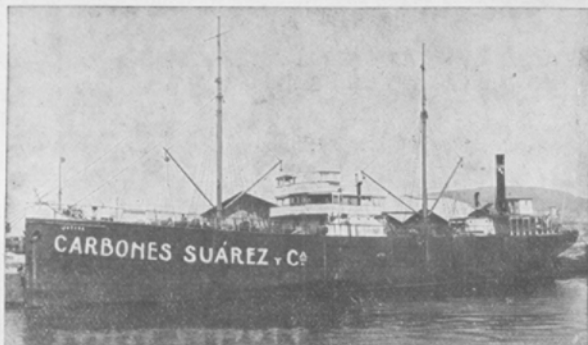
### TARIFA DE ANUNCIOS POR INSERCIÓN

Cubierta exterior ..	Plana completa. 60 ptas.	}	Demás hojas...	Plana completa.... 40 ptas.
	Media plana.... 35 id.			Media plana..... 22 id.
	Cuarto plana... 20 id.			Cuarto plana..... 12 id.
Cubierta interior...	Plana completa. 50 ptas.	}	Descuentos. {	Contratos por un semestre. 10 0/0
	Media plana .... 30 id.			Contratos por un año ..... 25 0/0
	Cuarto plana. . . 15 id.			Los anunciantes recibirán la Revista gratis.

Suscripción por un año a la Revista..... 25 pesetas.

Id. por un semestre ..... 13 id.





## SUAREZ Y C.<sup>IA</sup>

Depósitos flotantes y terrestres de Carbón y Gas-Oil

Importación y venta de Sal

CASA CENTRAL: VIGO - Teléfono 1466

SUCURSALES en MARIN, VILLAGARCIA y SANTIAGO

Tele <sup>gramas</sup> <sub>fonemas</sub> } SUARECES

## FERRETERIA DELOR

ARMAS DE FUEGO :: EFECTOS DE CAZA

Expend-duria Oficial de la Sociedad Unión Española de Explosivos

FERRETERIA Y QUINCALLA

Herramientas para Ferrocarriles y Carreteras

Depositarlo de los Contadores de agua "FRAGER", "ESTRELLA" y "COMET."

EFECTOS PARA LA MARINA

San Bernardo, 8 y Melquiades Alvarez, 1 y 3

Teléfono 203

**GIJÓN**

## RAMON MOLINA RODRIGUEZ

LA CORUÑA

Agencia de Aduanas - Comisiones

Consignaciones - Tránsitos - Seguros

Teléfono 2.615

Telegramas: NALIMOR

Códigos { A. B. C., 5.<sup>a</sup> Edición  
A. B. C., 6.<sup>a</sup> »

**Feijóo, 4**

# LISBOA

Teléfono 27658

## CARLOS KJÖLNER

CONSIGNATARIO

Claves

Cotts, Boe & ABC

Telegramas

Zephyr

Lisboa

# HIJOS DE ARRARTE, S. L.

SANTANDER

EFECTOS NAVALES

FABRICA MECANICA DE CORDELERIA

Méndez Núñez, 6 - Teléfono 1280  
Apartado núm. 4

Telegramas } Arrarte  
Telefonemas }

# 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 201 - Apartado 80

# Joaquín Velasco

Langreo, 2

GIJON

Minas de Coto del  
Musel

Carbones para Gas

VAPORES:

"Mina Coto"

"Mina Carrió"

# HISPANO RADIO MARITIMA

Alcalá, 16. - MADRID

Estaciones de telegrafía y telefonía sin hilos y radiogoniómetros de los sistemas Marconi, Telefunken y S. F. R. para toda clase de buques :: Instalaciones de telegrafía sin hilos, radiogoniómetro y sonda ultrasonora Langevin Florisson para Trawlers.

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

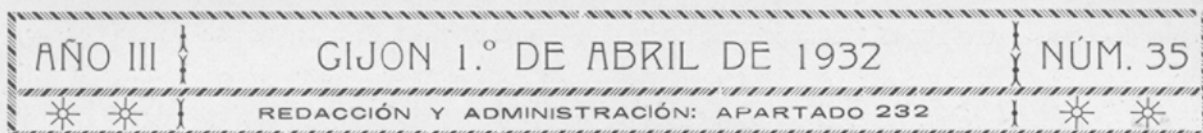
Pídanse detalles a la Dirección de la Compañía en Madrid, o a sus Delegaciones en:

Barcelona.-Gran Vía Layetana, 3

Bilbao. - Buenos Aires, 13

Cádiz.-Plaza de Argüelles, 4

Sagunto. - Libertad, 26



## DATOS ESTADÍSTICOS

# LA IMPORTACIÓN ASTURIANA DE MADERA PARA MINAS EN 1931

El principal mercado de retorno para los buques que se dedican al tráfico de carbones de nuestra región, es el de maderas para minas, de las cuales consumen una importante cifra nuestras empresas hulleras, consumo que va en aumento cada año, ya que así lo requiere la continuidad de las explotaciones para la construcción de galerías y además, preciso es significarlo, el que cada día se procure que los trabajos subterráneos se efectúen dentro de las mayores seguridades.

A continuación damos a conocer a nuestros lectores algunas estadísticas muy interesantes que amablemente nos ha suministrado la Asociación Patronal de Mineros Asturianos, que es la principal proveedora de madera en pinos para minas, pudiendo calcularse que un 80 por 100 de esta mercancía es importada por dicha agrupación, para ser luego distribuida entre las principales empresas hulleras de nuestra región.

He aquí los buques fletados y toneladas

transportadas durante el año pasado, en estado comparativo con el 1930:

Años	Buques	Toneladas
1930	578	124.911,75
1931	612	140.495,75

Más en 1931: 36 15.584,00

De las 140.495,75 toneladas introducidas en Asturias durante el pasado ejercicio, 127.759,64 fueron por vía marítima y 12.736,11 por vía terrestre.

Este tonelaje fué recibido en nuestra región por los siguientes puertos:

Gijón: 120.816,35 tons.

Avilés: 0.54299 tons.

San Esteban de Pravia: 400,30 tons.

Vía terrestre: 12.736,11 tons.

La madera fué distribuida y consumida por las siguientes empresas hulleras, consignándose las cantidades en piezas y en sumas aproximadas:



Empresas Mineras	Piezas
Sdad. Metalúrgica Duro-Felguera	1.787.902
S. A. Fábrica de Mieres . . . . .	428.066
Hulleras de Turón S. A. . . . .	276.495
Hullera Española . . . . .	468.157
Hulleras de Veguín y Olloniego.	68.897
Carbones Asturianos . . . . .	154.909
Quintana y Bertrand . . . . .	87.509
Hulleras de Anieves . . . . .	33.968
<b>TOTAL . . . . .</b>	<b>3.305.903</b>

Es también muy interesante el hacer resaltar que durante 1931, para el transporte de estas maderas, fueron empleados los siguientes vagones:

Compañías	N.º de vagones
Compañía del Vasco . . . . .	664
Id. de Langreo . . . . .	10.591
Id. del Norte . . . . .	6.782
<b>TOTAL . . . . .</b>	<b>18.037</b>

\*\*\*

Ya que nos hemos puesto a tratar de la madera en rollo para minas, no debemos dejar pasar desapercibido el Impuesto de Transportes con que se grava esta mercancía al embarque. Hace tiempo que tratamos de este asunto, cuando se proyectó la reforma de las Aduanas, que actualmente se está llevando a efecto. Decíamos entonces que la partida 23 de la Tarifa de Impuestos sobre Transportes, asignaba para los pinos y pasta de fabricar papel, pesetas 1,50 por tonelada, mientras que

la partida 30 se aplicaba para las primeras materias y madera labrada, liquidándose a 0,75 pesetas la tonelada. Por la reciente modificación de estos impuestos, que comenzarán a regir en fecha próxima, la madera para minas ha pasado a la partida número 27, continuando con el mismo gravamen de 1,50 la tonelada, mientras que las primeras materias, actualmente en la partida 38, siguen con 0,75 pesetas por tonelada.

Persistimos en mantener el mismo criterio de entonces, de que no es equitativa la aplicación de tales impuestos y que debe tratarse de rebajarlos, por las razones expuestas en aquella fecha, o sean que la madera labrada puede ser los mismos pinos, después de haber sufrido varias manipulaciones, como sucede con la tablilla, y por lo tanto, no debiera aplicarse mayor tarifa que la de 0,75, ya bastante considerable para esta mercancía.

En la sesión de las Cortes Constituyentes del día 22 de febrero último, el diputado asturiano Sr. Rico Avello dirigió al Ministro de Hacienda un ruego en este sentido, haciendo una interesante exposición, pero su propuesta fué desestimada. Nosotros creemos que tanto la Asociación Patronal de Mineros, como la de Navieros Asturianos, no deben abandonar este asunto, haciendo todas las gestiones necesarias para que se modifique la tarifa en cuestión, con lo que irían favorecidos los intereses de los consumidores y los de los productores de madera en rollo para minas.

# ASOCIACION PATRONAL DE MINEROS ASTURIANOS

SECCION MADERAS

**GIJÓN**

San Antonio, 29 - 1.º  
Apartado núm. 109

Teléfonos { Urbano 826  
                  { Interurbano 37

## LOS SEÑORES FELGUEROSO HERMANOS

En la industria asturiana se destacan con trazo firme las figuras de estos tres hombres que han llegado a la madurez de su vida unidos repetidamente por el óleo del trabajo.

D. Víctor, D. Constantino y D. Secundino Felgueroso son de esa madera de hombres que han nacido exclusivamente para trabajar, aunque alcancen las cumbres del bienestar, como a ellos les ha sucedido.

Aunque no fuese más que por esta razón de su excesivo amor al trabajo, hay motivos sobrados para que los señores Felgueroso figuren en esta destacada sección. Pero con ser esto mucho, lo es aún más el impulso que ellos han dado a la industria carbone-

nífera en el concejo de Gijón. Esto se ha logrado plenamente gracias a su intensísimo trabajo y a su generosidad ejemplar, y por ello se abre ante Gijón un porvenir esplendoroso, pues a ellos será debido, cuando se ponga en explotación esa cuenca carbonífera gijonesa que parece es extensa y riquísima.

Todo esto significan los Sres. Felgueroso Hermanos, hombres de gran laboriosidad, que seguramente prefieren a cualquier otro título rimbombante el de verdaderos hombres de trabajo, que es lo que ponen por encima de todo, y en tal sentido Gijón se dispone a tributarles un homenaje popular, al cual se adhiere el Ayuntamiento.



D. VÍCTOR FELGUEROSO

ra asturiana, poniendo en ello todo su empeño y su valer, que son muchos.

Ultimamente han adquirido una gran actualidad, muy justamente ganada, con el descubrimiento del carbonífero de Gijón, en cuya empresa han empleado treinta años de incesantes trabajos, con un desinterés inimitado, pues en la empresa se han gastado más de seis millones de pesetas sin utilidad ninguna y sólo guiados por el deseo de comprobar la existencia de una cuenca carbo-



D. CONSTANTINO FELGUEROSO



D. SECUNDINO FELGUEROSO



## FEDERICO G. FIERRO

ARMADOR Y CONSIGNATARIO  
Comisionista y Agente de Aduanas  
Banquero

Carbones - Seguros - Fletamentos  
Cementos - Agua potable para buques  
AGENTE

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

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

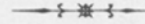
TELÉFONO núm. 20

Dirección Telegráfica y Telefónica: FIERROS

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

## Ceferino Ballesteros

GIJÓN - MUSEL



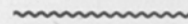
CONSIGNATARIO DE BUQUES

AGENTE DE ADUANAS

CARBONES - FLETAMENTOS

COMISIONES - CONSIGNACIONES

MADERAS PARA MINAS



## CASA CENTRAL

Paseo del Prado, 6

MADRID

Sucursales { AVILES  
                  { GIJON

Telegramas y Telefonemas: BALLESTEROSCO

## GONZALEZ-ALEGRE HERMANOS

TELEG. } ALEGRE { VIGO  
TELEF. }            { Y  
CABLE. }            { VILLAGARCIA

A. B. C. code 6.<sup>a</sup> Edico.

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

AGENTES DE ADUANAS :: SEGUROS MARÍTIMOS :: TREN DE GABARRAS

COMISIONES :: FLETAMENTOS

Casa en Vigo:

AGENTES DE:

COMPañIA TRASMEDITERRANEA  
UNION MARINE & GENERAL INSURANCE C.º Ltd.  
SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA  
ASOCIACIÓN PATRONAL DE MINEROS ASTURIANOS

Casa en Villagarcía de Arosa:

AGENTES DE:

COMPañIA TRASMEDITERRANEA  
COMPañIA TRASATLANTICA ESPAÑOLA  
BANCO VITALICIO DE ESPAÑA  
SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA

NAVIEROS-ARMADORES DE LOS SIGUIENTES BUQUES

Vapor «Mercedes de Alegre».....	1.000 Tons. D. W.
Gabarra «Fe».....	100 » —
» «Esperanza».....	100 » —
» «Alegre número 3».....	100 » —
» «Alegre número 4».....	200 » —
» «Alegre número 5».....	220 » —

## TALLERES DEL ASTILLERO

SOCIEDAD ANÓNIMA

ASTILLERO (Santander)

MATERIAL PARA FERROCARRILES

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

DIQUE SECO

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE BUQUES

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES DE  
MÁQUINAS, CALDERAS, ETC.

MAQUINARIA Y MATERIAL PARA OBRAS  
PÚBLICAS Y PUERTOS

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: TALLERES

DIRECCIÓN POSTAL: APARTADO N.º 10

ASTILLERO (SANTANDER)

TELÉFONO NÚM. 20





# MERCADO DE FLETES

La crisis que viene atravesando este mercado asturiano, se ha agudizado aún más en estos últimos días a causa de la llegada a nuestros puertos de considerable número de buques veleros, que por esta época suelen volver a su actividad después de haber pasado la temporada invernal amarrados en los diversos puertos de la costa gallega. Algunos de estos veleros han conseguido colocación para pequeños puertos de la región de su procedencia, pero aún hay un importante número de éstos sin poder obtener viaje a pesar de estar ofreciéndose a tipos bastante bajos.

Los vapores de pequeño porte, hasta mil toneladas, continúan pasando un verdadero calvario para lograr a su fletamento, pues como antes decimos, la llegada de veleros a nuestros puertos y su apurada situación para conseguir viaje, les obliga a considerar tipos ruinosos a los que no pueden hacer frente los vapores por serles más costosa la explotación y esto unido a que los fletadores prefieren

más los veleros para efectuar las descargas con mucha lentitud y poder de este modo servir sus pedidos directamente desde el muelle al cliente, sin llegar el cargamento al almacén, son los motivos suficientes para comprender la difícil situación en que se hallan los armadores de pequeño tonelaje.

Los buques de porte entre 2.000 a 5.000 toneladas, se están ofreciendo sin conseguir colocación para ningún puerto, pues la falta de demanda abarca todas las direcciones. La pasada decena se dió el caso de estar ofreciéndose buque para Barcelona al tipo de 13 pesetas, y a pesar de ello, no pudo su armador conseguir viaje para aquel puerto, teniendo que destinarlo a otro mercado ante la imposibilidad de poder fletar desde Asturias.

Esta información dará idea del deplorable estado en que se encuentra nuestro mercado, cuyo mejoramiento deseamos de veras, aunque lamentablemente la impresión es que tardará bastante en llegar su mejoramiento.

## ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

### GIJÓN a

Pasajes . . . . — Vp.	330 ts.	Ptas. 13,50	Langreo.
San Sebastián. — »	300 ts.	» 10,50	íd.
Id. — »	200 ts.	» 10,25	íd.
Zumaya . . . . — »	300 ts.	» 12,—	íd.
Id. — »	180 ts.	» 12,—	íd.
Bilbao . . . . — »	400 ts.	» 9,—	íd.
Santander . . . — »	1.000 ts.	» 7,—	íd.
Id. — »	800 ts.	» 7,—	íd.
Id. — »	400 ts.	» 7,—	íd.
Id. — »	300 ts.	» 11,50	íd.
Id. — »	240 ts.	» 11,50	íd.

Málaga . . . . — »	2.000 ts.	» 14,—	íd.
Barcelona . . . — »	3.000 ts.	» 16,—	íd.
Id. — »	3.500 ts.	» 16,—	íd.

### PRAVIA a

San Sebastián . . . . . — Vp.	180 ts.	Ptas. 12,—
Bilbao . . . . . — »	1.600 ts.	» 7,—
Id. — »	880 ts.	» 7,50
Id. — »	560 ts.	» 0,—

### RETORNOS

Villagarcía-Musel . . . . . — Vp.	600 ts. pinos	8 Ptas.
Bilbao-Musel . . . . . — »	400 ts.	» 10 »

## El Congreso del Sindicato de obreros mineros

Los días 19 y 20 de Marzo último se celebraron en el Centro Obrero de Oviedo las sesiones del Congreso ordinario del Sindicato de los obreros mineros de Asturias, ese organismo potente y ponderado que tan alto ha sabido colocar el nombre de dichos trabajadores, encauzando las luchas que sostiene por su mejoramiento por un camino legal y dándose cuenta de las circunstancias en que actúa y de los factores que integran la producción.

Las sesiones fueron laboriosísimas y en ellas han intervenido un buen número de delegados que representaban a 20.024 mineros, cifra no alcanzada por ninguna otra organización de la provincia.

En el Congreso se discutieron cuestiones importantísimas, tanto por lo que respecta a asuntos de régimen interior como a las relaciones del Sindicato con el Gobierno y los patronos, así como otros para procurar la capacitación de la clase trabajadora.

Se acordó construir Casas del Pueblo en un término de tres a cinco años en todos los pueblos en que el Sindicato Minero tenga organización, con escuela y teatros.

Establecer una Mutualidad Obrera médico-farmacéutica de un carácter amplio, con

buenos médicos, clínicas, etc., y dando derecho al enfermo, a percibir una pensión capaz de suplir el jornal que le falte.

Asimismo se acordaron unas peticiones al Gobierno referentes a retiros obreros, paro forzoso, nuevo Reglamento de Policía Minera, revisión de la ley de accidentes del trabajo, subsidio a familias numerosas, para que haya derecho a él desde los tres hijos; control obrero, Bolsas de Trabajo, escuelas profesionales, etc.

De los asuntos de régimen interior, los acuerdos más importantes fueron los referentes al nombramiento del Comité Ejecutivo del Sindicato, al frente del cual siguen figurando como presidente y secretario, D. Amador Fernández y D. Ramón G. Peña, respectivamente, personas que justamente tienen la máxima confianza de los mineros y que siguen las huellas de aquel gran hombre, creador del Sindicato Minero Asturiano, que se llamó Manuel Llaneza.

Es decir, que este Congreso fué una prueba más de la importancia de este organismo obrero asturiano, de su pujanza y de la acertada dirección con que cuenta, por lo cual el Sindicato Minero es un poderoso colaborador de la producción industrial minera asturiana.



Lubrificantes "Atlantic"



# MERCADO DE CARBONES



Las empresas hulleras de esta región siguen acumulando en sus plazas considerables «stocks» de menudos, ya que esta clase no encuentra colocación en el mercado más que para un tercio de su producción.

Las demás clases consiguen colocación, aunque con algunas dificultades, diferenciándose las galletas que continúan siendo muy solicitadas, por cuyo motivo bastantes de estos pedidos son servidos con demora, ya que lo que se produce de esta clase no llega a cubrir el 60 por 100 de la demanda actual.

Esta situación de nuestro mercado ha obligado a algunas minas, que daban un porcentaje bastante elevado de menudo, a la suspensión de sus trabajos y a que otras sólo produzcan tres días de la semana, ya que les es de todo punto imposible continuar acumulando más carbón de esta clase.

Hasta el momento los cupos asignados a los Sindicatos son retirados normalmente, ya que las clases contratadas por éstos están compuestas de granos y pequeña cantidad de menudos.

La crisis que atraviesa la industria siderúrgica, como es natural, tiene su repercusión en nuestro mercado de carbones, pues esta rama industrial consumía una buena parte de la producción de menudo, y al disminuir su consumo, ha traído como consecuencia una importante reducción en la demanda de esta clase de carbón.

Los embarques por nuestros puertos durante la segunda decena de marzo han ascendido a cifras superiores a la primera, principalmente por San Esteban de Pravia y Avilés, donde han alcanzado 28.612 tons. y 27.264 respectivamente. Por Gijón-Musel se embarcaron 52.466,37 tons.

Los turnos se encuentran bastante flojos, aunque no tan breves como durante la pasada quincena, pudiendo actualmente calcularse a los buques esperas que oscilan entre seis a ocho días.

---

ANUNCIESE USTED EN «ASTURIAS MARÍTIMA»  
DIRECCIÓN: APARTADO DE CORREOS 232-GIJÓN

## 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 24 :: Dirección telegráfica y telefónica: SINDULLERO





MARCA REGISTRADA

## Lubrificantes MARYLAND

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

**Maryland, S. L.**

Plaza 6 de Agosto  
(esquina a Pelayo)

Apartado núm. 140 GIJÓN Teléfono núm. 1.146

## CORCHO HIJOS, S. A. SANTANDER

Reparación de Buques-Dique seco de carena al lado de los Talleres para buques hasta 7.000 toneladas - Construcción de Buques-Soldadura eléctrica y autógena - Reparación y construcción

Teléfono: Dique de maquinaria-Turbinas hidráulicas-Fundición de hierro. Apartado de y Oficina, 12-02 Fabricación de aparatos sanitarios en hierro esmaltado. Correos 83

**Dirección telegráfica y telefónica: CORCHO - SANTANDER**

### FERNANDO GARCIA CASTILLO

CONSIGNATARIO DE BUQUES  
FLETAMENTOS

Agente de VAPORES COSTEROS S. A., Bilbao

Dirección telegráfica y telefónica: TREVIGAR

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

**SANTANDER**

### Fábrica de Pinturas PULCHRA

Teléfono 3.800-SANTANDER

PATENTES «MATEOLA» - ESMALTES

BARNICES - SECANTES - COLORES

ACEITES - AGUARRAS - BROCHERÍA

Venta exclusiva:

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

## FERRETERIA VASCO ASTURIANA (S. A.)

San Bernardo, 55-57  
Teléfono 315

\* \* \*

Cabrales, 30-32  
Apartado 8

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



# MERCADOS EXTRANJEROS



## FLETES

El mercado del Río de la Plata ha vuelto a sufrir una marcada depresión después del período de actividad que últimamente registramos, descendiendo de nuevo el tipo de los fletes. En este mercado es grande la oferta de tonelaje. Los últimos contratos registrados son: uno de 6.000 tons. para la segunda quincena de Abril, de San Lorenzo a Norresundby a 19/5 y otro de 5.900 tons. a 17/9 de Rosario a diversos puertos del Reino Unido, Amberes y Rotterdam.

En el sector norteamericano comenzó la quincena con una considerable reanimación de la demanda por parte de los cargadores de cereales de Montreal. Entre las operaciones realizadas figura el fletamento de un pequeño buque para abril/mayo a puerto de Suecia, a 13 centavos las 100 libras. Para los puertos más próximos del Continente se fija el tipo de 8 ½ centavos las 100 libras. En la costa del Pacífico se ha fletado un buque de Vancouver a Leith, al tipo de 24/-.

En Australia, los fletes se mantuvieron bien hasta hace unos días, habiéndose registrado el de un buque de motor con 8.000 toneladas, del Occidente de la Isla a diversos puertos del Mediterráneo y del R. U. a 28/-.

En el sector de Oriente se han realizado operaciones para el transporte de alubias de Vladivostok-Rotterdam y Hamburgo, para cargar en abril, al tipo de 26/3.

En el Mar Negro se ha fletado un buque de 6.500 tons. al tipo de 3,30 dólares, para el transporte de mineral a dos puertos norteamericanos.

Del mercado inglés hay pocas notas que destacar, únicamente en Cardiff ha habido días de bastante demanda, pero los demás mercados se encuentran sin variación.

El tonelaje de tipo «tramp» que ha de cargar Río de la Plata hasta el 25 de abril, es aproximadamente de 604.000 toneladas.

## CARBONES

En el mercado de Cardiff puede decirse que la situación en la última quincena ha sido estacionaria. Algún día hubo de más animación en que se realizaron bastantes embarques, pero no los suficientes para afectar al trabajo normal de las minas ni mejorar los precios, los cuales siguen manteniéndose bajos. Todas las clases se ofrecen en abundancia.

Algo análogo ocurre en el mercado de Swansea con muy raras excepciones. Las clases más baratas de antracita no mejoran sus precios, pues la oferta de ésta sigue siendo abundante. Para las primeras calidades hay alguna demanda, aunque sin afectar gran cosa a los precios. Abundan todas las clases de carbón, cotizándose algunas a bajos precios.

El mercado de Newcastle ha estado bastante irregular. Los Durhan de primera clase son muy solicitados para la primera quincena de abril. Los de segunda tampoco se venden mal. Los de Tyne, superiores para gas, son igualmente muy solicitados, en cambio las otras clases para gas y cok abundan.

En Glasgow, el mercado para la exportación ofrece pocas alteraciones dignas de mención, habiendo sido en la quincena última, uno de los más tranquilos. El número de operaciones ha sido en ella muy limitado.

En el mercado de Hull se nota muy poca actividad en el departamento de exportación. Todas las variedades de mayor tamaño se ofrecen en abundancia a tipos anteriormente fijados. Antes de las vacaciones de Pascua hubo alguna demanda de granzas y cribados, cuyas cotizaciones permanecen estacionarias. Todos los carbones para vapor se ofrecen a los precios mínimos para embarque inmediato, y aún así, escasea la demanda. Los carbones de consumo para buques tienen grandes fluctuaciones, siempre bajo las condiciones impuestas por una oferta excesiva.

# EL CARBONÍFERO DE GIJÓN

UNA IMPORTANTE CONFERENCIA DEL ILUSTRE INGENIERO D. IGNACIO PATAc

El domingo día 13 de marzo último pronunció una importante conferencia en el teatro Jovellanos el ilustre ingeniero gijonés don Ignacio Patac, acerca del carbonífero de Gi-

tancia del descubrimiento que se alude, para el porvenir industrial de Asturias, como por la fama del conferenciante y el dominio que tiene de la materia por sus aficiones y largos



La sala del teatro «Jovellanos» llena de público, escuchando la interesantísima conferencia explicada por el Sr. Patac

jón, en relación con los descubrimientos recientemente hechos por los Sres. Felgueroso Hermanos en la Camocha (Huerces).

El acto había despertado gran expectación en todos los medios de la economía asturiana, tanto por la curiosidad de conocer la impor-

estudios acerca de la misma. Por tal razón, a la conferencia acudieron la mayoría de los ingenieros asturianos, especialmente de Minas, y también de Caminos e Industriales. Asimismo había muchas representaciones de entidades mercantiles e industriales, la mayoría de



Los concejales del Ayuntamiento de Gijón, que patrocinaba el acto, y numeroso público que llenaba todas las localidades.

En un palco proscenio se hallaban los señores D. Víctor, D. Contantino y D. Secundino Felgueroso, que fueron largamente aplaudidos por la concurrencia, que quiso así tributarles un homenaje espontáneo de simpatía por su generoso proceder al emplear tantas energías y tanto dinero en el empeño de descubrir el carbonífero de Gijón.

El Alcalde, en nombre del Ayuntamiento, hizo la presentación del conferenciante, aunque manifestó que no lo necesitaba, y puso de relieve la conducta ejemplar de los señores Felgueroso, para los que terminó pidiendo un aplauso, que el público otorgó sin regateos.

El Sr. Patac explicó una conferencia de gran enjundia científica, aunque se esforzó por vulgarizarla a fin de que su teoría llegase a todos los oyentes. Expuso la formación de las cuencas carboníferas en el mundo en los períodos primarios y las evoluciones de las mismas debido a los movimientos geológicos.

Pasó luego a estudiar la formación de la cuenca asturiana, citando al efecto los trabajos que sobre la misma llevó a cabo otro gran ingeniero asturiano, don Luis Adaro, así como la teoría de éste de la probable continua-

ción de la cuenca langreana hacia el mar. El Sr. Adaro pretendía que la cuenca marítima se extendía a Villaviciosa y Colunga, fundándose en los yacimientos de Carrandi, y el Sr. Patac cree, por el contrario, que la cuenca gijonesa tiene relación con la de Arnao, como lo ha comprobado ahora el carbonífero de La Camocha, donde recogió fósiles de fauna y flora marina, entre ellos una almeja rarísima.

Terminó el Sr. Patac expresando que el descubrimiento del carbonífero de Gijón, que se debe a los Sres. Felgueroso, quienes empezaron sus trabajos en La Camocha y luego en Caldones, trabajos que al cabo de treinta años culminaron con el descubrimiento del carbonífero de La Camocha, será de gran porvenir para Gijón si aquí se constituye una gran sociedad financiera para explotarlo.

El público aplaudió largamente al conferenciante.

\*\*\*

En nuestro próximo número publicaremos un interesante artículo del Sr. Patac, exponiendo la riqueza industrial y comercial que el descubrimiento de esta cuenca carbonífera, debida al notable esfuerzo de los Sres. Felgueroso, habrá de reportar a Gijón y su concejo.

## ANTONIO SUARDIAZ VALDES

Marqués de San Esteban, 15 - GIJÓN - Teléfono núm. 519

### V A P O R E S

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

## JOSÉ FERNÁNDEZ RUIZ

ARMADOR Y CONSIGNATARIO DE BUQUES

### GIJÓN-MUSEL

*Vapores de Pesca - Fletamentos - Seguros*

AGENTE DE

VAPORES COSTEROS, S. A.

BILBAO

D/S A/S SPANSKELINJEN

FRED OLSEN & C.º

OSLO

LLOYD SABAUDO

GÉNOVA

DIRECCIONES:

CORREO: APARTADO N.º 4

TELEGRAMAS-TELEFONEMAS: RUIZ

TELEFONO URBANO N.º 85

TELEFONO INTERURBANO N.º 21

Oficinas: Melquiades Alvarez, 4 - GIJON

## ARTAZA Y COMPAÑIA

Carbones de todas clases, nacionales y extranjeros

Agencia de la «Compañía Adriática de Seguros»

Depositarios en Guipúzcoa de la Compañía Española de

Pinturas «Internacional»

Armadores de Buques

Vapor «Lolita A.»..... 2.600 tons.

» «Juan Artaza» 600 »

» «José María».. 500 »

Consignatarios de buques y mercancías

Agencia de Aduana

Vapores de pesca

Vapor «Bonantza»

Vapor «Beduria» Vapor «Urola»

» «Txirista» » «Ereka»

Telegramas y Telefonemas: **ARTAZA**

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

Oficinas: Cuarta Vía, 6

**Pasajes (Guipúzcoa)**



Telegramas y Telefonemas: **CASIMIRO**

Apartado núm. 67 → Teléfonos: Urbano, 253; Interurbano, 10

**GIJON**

Agentes de las líneas de navegación:

NORDDEUTSCHER LLOYD

LLOYD ROYAL BELGE

DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT «NEPTUN»

Wm. H. MULLER & C.º

THE ISAACS LINE

GANS STEAMSHIP LINE

CORRESPONSALES DE LA AMERICAN EXPRESS C.º

**AGENCIA DE ADUANAS**

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

## LA CONFERENCIA NACIONAL DE ARMADORES Y CONSTRUCTORES NAVALES

El día 21 del pasado mes de marzo, dió comienzo esta Conferencia presidida por el Ministro de Marina, acudiendo a ella los armadores y constructores de buques, así como representantes de los intereses fruteros de Canarias, Valencia y Almería, el Consejo Superior de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, y el Banco Exterior de España. Esta primera reunión fué solo como presentación y exposición del cuestionario, quedando suspendidas las sesiones hasta el día 29 último en que se han vuelto a reanudar.

La premura de tiempo nos impide dar a conocer los temas que se han tratado estos días y que publicaremos en el próximo número, pero hacemos a continuación un pequeño estudio de algunos de los repetidos temas que creemos de más interés.

El tercero de los temas referentes a la construcción naval, dice así: «Conveniencia de ir a la transformación gradual del régimen de primas directas a la construcción, sustituyéndolo paulatinamente por el auxilio indirecto por medio del sistema de crédito naval, empezando concretamente por reducir en un 20 por 100 la cuantía de las actuales primas a la construcción naval, y aplicar los tres millones de economía resultante a que el Estado sufrague la mitad del interés de una emisión de cédulas de crédito naval por valor de 100 millones de pesetas, para ser facilitados a los armadores nacionales, a interés del 3 por 100, a amortizar en 20 años, y por un importe hasta del 85 por 100 del valor de los buques

a construir en España, los que quedarían hipotecados a favor del Estado, hasta la cancelación de los préstamos respectivos».

No creemos sea de ningún resultado positivo el suprimir las primas que actualmente perciben los constructores de buques, por el Crédito Naval, ya que esto son dos cosas verdaderamente distintas y que no guardan ninguna relación. Con ello solo se iría, como consecuencia, al encarecimiento de la construcción, ya hoy en día sumamente elevada, y únicamente podrían ser suprimidas tales primas si es que estas fueren sustituidas por otra cosa equivalente, es decir, que los constructores de buques no dejen de percibir alguna remuneración que les permita compensar algo los altos precios que las circunstancias actuales les obligan a cotizar.

Un asunto muy interesante es el Crédito Nacional, y es de suponer sea visto por todos los armadores con muy buenos ojos el que aquí se organice; ¿pero qué resultado práctico tendrá por el momento y en las condiciones en que se pretende llevar a efecto? Fácil es suponerlo y nada mejor que poniendo el ejemplo siguiente para hacer resaltar nuestra tesis: Un vapor de 4.000 tons., cuesta 4 millones de pesetas, y ha de ser amortizado en 20 años, a razón de 200 mil pesetas anuales, más el 3 por 100 de interés del capital. Esto nos da por resultado una suma que es de todo punto imposible pueda ganar el buque con su explotación en las actuales circunstancias; por consiguiente, no cree-



mos que ningún armador honrado lo utilice y sí, por el contrario, lo hagan especuladores de mala fe, que pueden dejar los buques a cargo del Estado poco tiempo después de construídos. Los efectos de esto que decimos, pueden apreciarse estudiando lo que ha ocurrido con flotas requisadas durante la pasada guerra mundial, por los gobiernos de los países beligerantes y especialmente por los Estados Unidos, donde ha habido necesidad de quemar y desguazar cientos de buques con una pérdida para el Estado de 5.000 millones de dólares.

Es preciso, pues, que nuestro Gobierno exija toda clase de garantías a los que empleen este Crédito, antes de concedérselo, no dándolo más que a armadores de probada experiencia en esta rama industrial y de indudable solvencia moral. De no hacerlo así, ya sabe a las consecuencias a que se expone.

Ahora bien; si este aspecto del Crédito no nos parece muy interesante para los armadores, creemos en cambio lo será de gran conveniencia el que se conceda para las reparaciones de los buques. Los armadores españoles no tienen, por decirlo así, dinero para reparar sus barcos y necesitan que se les ayude para ello, a fin de que sus flotas se mantengan por el mayor tiempo posible en buen estado de navegabilidad. Para ello nada mejor que emplear aquí el Crédito, que produciría también buenos resultados en los astilleros y talleres.

El tema 5.º dice así: «Conveniencia de ir a la organización inmediata de una entidad de inspección de buques de carácter estatal, y a la que pasarán íntegramente las funciones del Estado sobre estas materias». Es muy conveniente que se organice esto, pero hay que tener en cuenta, que, si bien es denigrante para España que sus buques tengan que presentar un certificado de una entidad extranjera, antes de ser admitidos al tráfico fuera de nuestra nación, tanto o más depresivo será que se constituya aquí una institución clasificadora bajo la tutela de extranjeros. Si de lo que se trata es de simplificar trabajo, utilizando en lo

que nos convenga, los reglamentos de las sociedades clasificadoras que ya existen, esto nos parece muy bien, pero siempre que dentro del Estado o fuera de él, sean nuestros ingenieros los que inspeccionen, ordenen y decidan cuanto haya de hacerse, y sin ningún motivo con intervención de ingeniería extranjera, ya que España cuenta con profesionales en esta materia dignos de codearse con los más competentes de cualquier país, y sería bien depresivo para nuestros ingenieros y para nuestra nación el que, como decimos, tuviéramos que vernos obligados a la intervención de técnicos extranjeros.

Por otra parte, los certificados de las sociedades clasificadoras tienen un doble aspecto: el de garantizar la seguridad del buque en el mar, y el de acreditar el valor del mismo; pero lo que interesa debe ser siempre y exclusivamente el primer punto, ya que para este solo objeto debe ser el certificado.

También es preciso tener en cuenta que si cualquiera de los reglamentos de las sociedades clasificadoras extranjeras que hoy día hay en vigor, se implantase en España, quedarían automáticamente amarradas la tres cuartas partes de nuestra flota que se dedica al cabotaje, y nótese bien que, la mayor parte de nuestros buques lo serían no por falta de condiciones de navegabilidad, sino por no haberse ajustado, al hacer reparaciones, a los mil detalles que dichos reglamentos exigen. ¿Qué consecuencias acarrearía esto? La falta de tonelaje para el transporte de carbones, elevación en los tipos de flete, encarecimiento de primeras materias, falta de trabajo en los astilleros, paro de miles de obreros, etcétera, etcétera.

En la segunda parte de esta conferencia o sea en los temas dedicados a navegación, el segundo dice: «Estudio de las necesidades nacionales de tráfico marítimo y establecimiento de un programa de servicios clasificados en tres categorías necesarias, útiles y convenientes.» Aquí, como necesario, no vemos más que el cabotaje sea exclusivamente realizado por nuestros buques y que ellos sean los que

tomen nuestras mercancías y traigan todas las importaciones.

Tercer tema: «Consecuencia de modificar el régimen de primas a la navegación en términos que para su disfrute se de preferencia a los servicios clasificados como necesarios, sobre los que sólo merezcan la clasificación de útiles, y a éstos sobre los considerados meramente como convenientes». El cabotaje, por ser el más necesario y que debe tratarse con más cariño, creemos que es el más llamado a disfrutar primas y pensamos que quizás esto sería posiblemente más interesante que el Crédito naval, ya que entonces los armadores probablemente se decidirían a aumentar sus flotas.

El cuarto tema dice: «Conveniencia de suprimir las primas a la navegación a toda clase de buques de más de 25 años y aplicar la economía resultante al establecimiento de la prima al desguace». Esto no tiene absolutamente fundamento alguno, pues los buques,

por decirlo así, no tienen edad y ésta sólo depende de la conservación a que se les haya tenido sometidos. Si se suprime la prima a estos barcos, podemos anticipar que más de una cuarta parte de nuestra flota sería amarrada, ya que hoy día vive sólo con el amparo de dichas primas, que es una buena ayuda para su explotación.

EL CAPITÁN RECKLESS.

**LA PRESERVATRICE PARIS : 1864 :**

**SEGUROS DE TRIPULACIONES**

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

REPRESENTANTE GENERAL:

**D. Eusebio Alvarez Cañedo**

San Bernardo, 107, bajo

**GIJÓN**

**STEVENSON, BONET, IMPORT, S. A.**

Consignatarios de buques

Carbones Nacionales y Extranjeros

Teléfonos 24552 y 24930

Telegramas: «Stevenson»

**SEVIGGA**

Calle Moratín, núm. 7

Apartado 190

ALMACENES DE  
MAQUINARIA EN GENERAL

ESTUDIOS - PROYECTOS  
ESPECIALIDADES TECNICAS

**J. VARELA HIEVIA**  
INGENIERO INDUSTRIAL

MARQUES DE SAN ESTEBAN, 23 y 25 — TELEFONO 214 — **GIJON**

**EXCLUSIVA DE:** Bombas, Ventiladores, Turbinas, Compresores RATEAU ♦ Correas, Mangueras GOOD-YEAR ♦ Rodamientos de bolas, Soportes R. & M. ♦ Motores, Transformadores ELECTRIAL ♦ Motores a gasolina y Diesel ♦ Especialidades en material para minas GME. DE DECKER & CIE. ♦ Hormigoneras, Machacadoras, etc. ♦ Cables ingleses Máquinas, Herramientas DEFRIES ♦ Accesorios para Automóviles, Frenos RAYDO

## Acha y Arregui

CONSIGNATARIOS DE BUQUES  
AGENTES DE ADUANA

Agentes de VAPORES COSTEROS S. A. Bilbao

Dirección telegráfica: ACHARREGUI

Teléfonos: 15.081 y 15.949

Plaza de Uribitarte, 5 **BILBAO**

## ABAITUA Y COMPAÑÍA

Representantes de la Sociedad Metalúrgica DURO - FELGUERA

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

SEGUROS MARÍTIMOS

Telegramas "Abaituaco" - Teléfono 15.755

BILBAO - Plaza Elíptica, n.º 1

SCOTT'S CODE 10 TH.

Teléfonos 30900, 30908 y 30909

Dirección { Telegráfica } Ferrer-Grao  
                  { Telefónica } Peset-Madrid  
  Peset-Tarragona  
  Suñer-Sete  
  Suñer-Burdeos

## FERRER PESET, S. A.

NAVIEROS - CONSIGNATARIOS - AGENTES DE ADUANAS

Agentes de la Compañía Naviera SOTA Y AZNAR, de Bilbao

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

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

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

**GRAO - VALENCIA, MUELLE, 10 Y 11**

## DOMINGO MUMBRU

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS  
**BARCELONA**

Telegramas } DOBRÚ  
Telefonemas }

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

## García Fernández y C.ª

◆ AVILÉS ◆

GRANDES ALMACENES DE FERRETERÍA

**MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN - EFECTOS NAVALES**

*Ventas al detalle: Galán y Garcia Hernández, 41*

*Ventas al por mayor: Estación, 17 al 23*

**Teléfono 46**

**Apartado 20**



# El problema del exceso de tonelaje

## NECESIDAD DE UNA ACCIÓN COOPERATIVA

Hace 18 meses, en un artículo publicado en «The Shipping World», se propuso que, con el fin de aliviar la crisis en el mercado de fletes, los buques sin línea fija de 20 años o más de antigüedad fuesen adquiridos y retirados por medio de la imposición de un tributo al tonelaje menos antiguo. Sobre la base de los precios que regían para el tonelaje de aquella clase y edad durante 1920, se calculaba que el valor de los 386 buques británicos de 1.400.000 tons. brutas y 2.086.000 de peso muerto, incluidos en dicha categoría era de 5.744.000 libras esterlinas. Así resultaba a £ 4-12 ch. la tonelada bruta y a £ 2-15 la de peso muerto. Para poder adquirir este tonelaje sería preciso imponer un tributo de 13 chelines y 6 peniques por tonelada de peso muerto a todos los buques de la misma clase entonces existentes con menos de 20 años de antigüedad. La idea no encontró ambiente favorable, haciéndose sobre ella críticas diversas. De entonces acá, un comité nombrado por el Ministerio de Comercio ha informado en contra de cualquier proyecto que tendiese a retirar una parte del tonelaje.

Pero aquel estado de cosas ha empeorado mucho desde entonces. La perspectiva de los mercados de fletes es cada vez más oscura y los tipos están a un nivel que ni siquiera compensa de la depreciación normal. Un análisis de los últimos balances de algunas importantes compañías navieras, muestra que los beneficios, aún incluyendo en ellos el interés obtenido en diversas inversiones independientes

del negocio, apenas alcanzaron a cubrir dos tercios de la depreciación normal. El valor en venta de los buques ha disminuído considerablemente y las transacciones no son nada fáciles. Y no es esto todo, pues hay también que observar que el tonelaje total de buques amarrados en los puertos ingleses ha aumentado desde menos de un 1.000.000 de toneladas netas en 1.º de julio de 1930 a más de 2.000.000 netas o 5.000.000 peso muerto en 1.º de octubre de 1931.

### EVALUACIÓN DEL TONELAJE ANTIGUO

Se admite ahora generalmente que la mayoría de los barcos viejos que están amarrados son muy deficientes si se los compara con los de modelo moderno, y que muchos de ellos es muy probable que no vuelvan a navegar. Pero mientras estén a flote, constituyen una amenaza, ya que pueden en cualquier momento volver a entrar en activo ante cualquier rumor de una subida en los fletes. En los dos últimos años, más de una vez se ha dado el caso de una subida en los fletes contenida en sus mismos comienzos por la prematura salida de los barcos que se encontraban amarrados. Por eso cuanto antes se desembarace de ellos el mercado más probabilidades habrá de mejorar la situación. Los traficantes en cascos de desecho no constituyen una demanda suficiente, pues aparte de las limitaciones de mercado, el tonelaje de tipo, del que se encuentra en abundancia, suele ser preferido para este objeto.

Durante los seis últimos meses de 1931, las ventas efectuadas —principalmente al extranjero y a los comerciantes de referencia— de 39 buques ingleses «tramp», con más de 20 años de servicios, han sido detallados con sus precios respectivos en «The Shipping World». Estos barcos reunían en total un tonelaje bruto de 165.125, con 268.157 de peso muerto y una antigüedad media de 26 años. Se vendieron en 145.600 libras, o sea, a 17 ch. y 8 peniques la tonelada bruta y a 10 ch. y 11 peniques la de peso muerto. Excluyendo dichos buques, quedan en el Registro Británico unos 328 del tipo «tramp», con un tonelaje de 1.200.000 y 1.750.000 respectivamente y más de 20 años de antigüedad. El de peso muerto de los buques de construcción más moderna es aproximadamente de 8 millones. Suponiendo que los barcos viejos pudieran ser adquiridos a un promedio de 1 libra por tonelada bruta, sería suficiente con imponer un tributo de 3 chelines por tonelada de peso muerto a los barcos más modernos para reunir la cifra necesaria. A un buque de 7.500 toneladas este tributo le supondría 1.125 libras, o sea, aproximadamente lo que perdería con estar amarrado durante un año. Pero en tanto que la pérdida que sufre al permanecer amarrado es definitiva y completamente irreparable, la que le supondría el tributo sería reproductiva, ya que habría de traducirse en una mejora en el tipo de los fletes y en el valor de los cascos. Y no sólo esto, sino que un barco que permanece un año amarrado, ha sufrido en ese período de tiempo una depreciación normal de un 6 por 100 sobre el valor declarado, sin que haya ganado nada que le compense de semejante pérdida. En un barco de 7.500 toneladas valorado a 5 libras por tonelada, este porcen-

taje de depreciación anual supondría 2.250 libras, o sea, exactamente el doble del tributo que tendría que pagar en el supuesto que discutimos. Aunque valorásemos la tonelada a 2 libras y media, todavía resultaría la depreciación normal igual al tributo exigible. Es, pues, evidente que este último resultaría económicamente más ventajoso.

#### RESPUESTA A LAS OBJECCIONES

Pudiera argumentarse que este proyecto sólo sería realizable sobre una base internacional y que esto es impracticable. «No existe razón alguna, se dirá, para que los navieros británicos realicen un esfuerzo económico para beneficiar a la industria marítima en general». Pero aún cuando un acuerdo internacional sea realmente imposible, ¿es acaso verdaderamente esencial? Los constructores de buques británicos, bajo la dirección de Sir James Lithgow, un hombre de experiencia y de iniciativa que nada tiene de visionario, están adquiriendo y cerrando astilleros sin ningún plan internacional, aunque la desaparición de esos astilleros beneficia indudablemente a los constructores del mundo entero. También se objetará que el proyecto que proponemos exigirá tiempo para su realización y que será difícil recaudar el dinero necesario que muchas empresas ni siquiera tienen disponible. El dinero, sin embargo, podría obtenerse mediante obligaciones pagaderas a plazos, contando con el apoyo de algunas firmas navieras de garantía, y los intereses y el fondo de amortización podrían ir pagándose con los beneficios que no habían de tardar en realizarse. La Mutua Nacional de Constructores de Buques, no encontró gran dificultad para obtener, por ese medio, la suma necesaria. Las operaciones de compra de barcos podrían confiarse a un pe-

queño comité, que se encargaría igualmente de la reventa de los cascos y efectos aprovechables y de echar a pique los demás. El destino de cada unidad sería decidido según sus méritos propios. Navieros hay que, en los últimos años han invertido sumas considerables en reparaciones, mientras que otros, menos optimistas sobre las perspectivas del mercado de fletes, han gastado poco o nada por dicho concepto. Claro es, que los buques de estos últimos serían retirados con preferencia a los de los primeros.

La mayoría de los armadores de buques viejos —los cuales, en gran parte, están hipotecados a favor de los bancos— se darían por satisfechos con deshacerse de ellos y, a menos que se empeñen en cerrar los ojos a la realidad, aceptarían sin dificultad obligaciones a cambio, ya que éstas les traerían algún beneficio, mientras que la posesión de los buques sólo les ocasiona gastos sin esperanza de compensación.

#### LAS VENTAS NO SERÍAN OBLIGATORIAS

Falta por considerar el caso del armador que ha comprado barcos viejos y que, mediante reparaciones, probablemente muy costosas, los ha adaptado a sus necesidades. Puede discutirse su mayor o menor acierto, pero lo que es indudable es que esa clase de tonelaje *retocado*, por decirlo así, no puede clasificarse por su antigüedad con arreglo al criterio ordinario. Pero en nuestro proyecto no se pretende obligar a nadie a vender sus barcos, sean de la edad que sean, ni sería razonable pretender tal cosa. La Mutua Nacional de Constructores tampoco obliga a los propietarios de astilleros a que se los vendan, por razón de su ineficiencia, sino que son los propietarios mismos los que se los ceden por

egoísmo bien entendido. Lo mismo ha de suceder en la eliminación del tonelaje excesivo.

Finalmente, se dirá que es siempre preferible dejar que actúe libremente la ley de la oferta y la demanda. Pero en lo que se refiere a los negocios navales, esta ley ha estado actuando con toda libertad durante diez años con resultados francamente deplorables. ¿Hasta qué punto puede seguirse así? Las reservas se van agotando y los buques se deprecian cada vez más. Un día u otro habrá que construir barcos nuevos, si es que nuestro país ha de conservar su supremacía marítima. Las compañías marítimas carecerán de capital para ello y el Estado se verá obligado a intervenir, ya que al público no puede atraerle gran cosa el colocar su dinero en un negocio tan ruinoso. Hasta ahora, la industria naval británica nunca se había visto precisada a la cooperación para defender sus intereses. Pero, como el Sr. Walter Runciman dijo el otro día en el Congreso de los Diputados, «El comercio de mañana nunca es como fué el de ayer». Es evidente que hay que hacer algo para mejorar las perspectivas actuales. Hay un exceso de tonelaje a flote. ¿Por qué, pues, no ha de intentarse eliminar los dos millones de toneladas que sobran, correspondiente a barcos viejos, y reducir así de un golpe a la mitad la cifra de barcos amarrados?

¿En qué beneficiaría esta medida a los propietarios de los buques que se retirasen? En primer lugar, se desharían en buenas condiciones de una parte improductiva de su capital. En segundo lugar, cesarían los gastos que actualmente les ocasionan los barcos amarrados —unas 100 libras al mes. En tercer lugar, los otros barcos más modernos que puedan poseer se beneficiarían con la retirada de los



viejos. Al desaparecer el principal elemento perturbador, la eficiencia general de la Marina mercante británica aumentaría considerablemente haciendo posible la competencia en condiciones mucho mejores, con el tonelaje extranjero. Pocos navieros británicos se atreverán a negar que si la industria ha de salir de la crisis económica en que se encuentra

envuelta, y no por culpa suya, es preciso sacrificar algo tangible o intangible. ¿Por qué pues, no sacrificar los viejos barcos — para ser francos, completamente inútiles — que se encuentran amarrados por filas enteras en todas las dársenas del país?

J. THOMPSON

Londres-Marzo.

# NICOLAS LAFUENTE

ARMADOR Y CONSIGNATARIO

VAPORES

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

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

Telegramas }  
Telefonemas } LAFUENTELORZA

Teléfonos { Oficina: 1.187  
Domicilio: 1.722

## SOCIEDAD INDUSTRIAL ASTURIANA

# FABRICAS DE MOREDA Y GIJON

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

Espino artificial, puntas de paris, hoja de lata

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

## Fábrica de Metales de Lugones

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

# LA CRISIS MARÍTIMA MUNDIAL

---

Con motivo de agravarse cada día más la situación financiera de las grandes Compañías de navegación alemanas, el Gobierno del Reich está dispuesto a prestar una ayuda material a estas Compañías al igual que lo ha hecho a los Bancos de depósitos.

El capital de las grandes Compañías de navegación será reducido y en seguida todas ellas se fusionarán para emitir nuevas acciones, que serán dadas en pago a sus acreedores.

El momento es, pues, de contracción, de reducción de los gastos, para hacer posibles o menos gravosos los servicios. Pero cada uno de estos países, aún en el trance difícil por que atraviesan, mantienen sus respectivas flotas en beneficio y defensa de su interés comercial y de su prestigio nacional.

Bien nos lo demuestra el hecho sintomático de que la mayor parte de las Compañías francesas de navegación arrastran una vida lánguida y difícil, concretada más particularmente, puede decirse que mantienen sus servicios a costa del Estado francés. Alemania, por su parte, ha tenido que apelar a aminorar los gastos de sus respectivos servicios, y armonizar éstos en forma de que hagan posible su continuidad sin competencia propia y con el menor quebranto posible. Otro tanto acaba de realizar Italia, fusionando en una sola todas las Compañías que venían subsistiendo hasta aquí separadamente.

En España va teniendo gran repercusión esta crisis marítima debido a la escasez de tráfico y «a las excesivas exigencias sociales», siendo ya muchos los buques que han amarrado los navieros nacionales, acosados por las pérdidas que vienen soportando desde hace

meses en la explotación de sus flotas. Como consecuencia del nuevo presupuesto presentado a las Cortes, parece que el Gobierno ha limitado la subvención que venía percibiendo la Compañía Trasatlántica, a una cifra inferior a la mitad de su cuantía primitiva.

Como es consiguiente, a esta reducción de aportación tendrá que suceder una inmediata reducción o supresión de servicios, en daño evidente no ya sólo de nuestro interés comercial, si no también de nuestro prestigio nacional.

Según los informes que a nosotros llegan, y con objeto de solucionar de algún modo este colapso de nuestras comunicaciones marítimas, parece ser que la Compañía Ibarra, de Sevilla, tomará a su cargo el servicio correspondiente a las líneas trasatlánticas del Norte y Sub-América, que pertenecen actualmente a la Trasatlántica, reservándose ésta únicamente aquellas otras líneas y servicios de orden más secundario.

Y a medida que nuestro pabellón va siendo desplazado de sus puertos, se va mermando por igual nuestro ascendiente, nuestro prestigio y nuestro propio interés.

Allende el Océano, millares de conciudadanos aguardan impacientes la llegada de nuestros barcos, como último destello de nuestra influencia en los países de habla española.

No negamos la razón de las economías que nos impone el nuevo presupuesto, y las propias circunstancias porque España atraviesa; pero economías cuyo daño o cuyo sacrificio terminen ahí.

El Gobierno de la República tiene que acometer y resolver cuanto antes el problema

de nuestras comunicaciones marítimas; lo reclaman así nuestro interés propio y nuestra dignidad. Teniendo en cuenta que desaparecer de los mares es poco menos que desaparecer como país.

La Nación entera debe prestar a estos asuntos marítimos su máxima atención, protegiendo en cuanto esté al alcance de cada cual,

la vida de los buques Españoles. Causa asombro comparar el patriotismo que se ha desarrollado en los italianos protegiendo a los buques de su bandera que cada día se intensifica más por todos los mares, no cesando los astilleros de lanzar nuevas naves. Así quisiéramos ver restaurada también a España y eso está en manos de los españoles.

# SOCIEDAD METALURGICA DURO-FELGUERA



**Compañía Anónima.- Capital social: 78.000.000 de pesetas**

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

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

*Sulfato amónico* con 20 a 21 por 100 de nitrógeno.

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

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

ACERO EXTRADULCE marca X equivalente al hierro sueco.

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

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

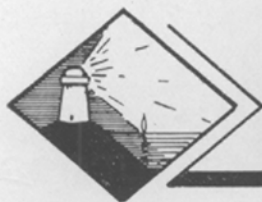
## .....>>> F L O T A <<<.....

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

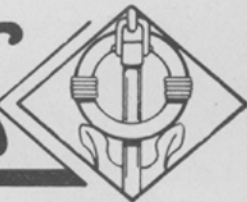
**Dirección Postal:** MADRID Alcalá, 55-Apartado 529. GIJÓN Apartado 51. LA FELGUERA (Asturas).

**Telegramas - Telefonemas:** Duro Duro Duro-Sama





# INFORMACIONES VARIAS



## COMPRA-VENTA DE BUQUES

Vapor «Teresa Pamies», acero, de 2.554 toneladas de registro bruto, 1.595 tons. netas. Construído en el año 1895, en Sunderland. Vendido por P. García Seguí, de Barcelona a la S. A. Cros.

## DIMISIÓN DEL DIRECTOR GENERAL DE NAVEGACIÓN

Días pasados ha presentado la dimisión del cargo de Director General de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas, el Sr. Roldán y Sánchez de la Puente.

Lamentamos esta decisión del Sr. Roldán, quien al frente de esta Dirección ha venido desarrollando una labor digna del mayor encomio, por lo que tal determinación habrá de ser muy sentida en todos los organismos relacionados con la industria Marítima.

## EL CANON DE LAS MINAS

La «Gaceta» del día 16 de Marzo publica una orden del Ministerio de Hacienda disponiendo desde el corriente año un recargo del 30 por 100 sobre los vigentes tipos de canon por superficie de minas, exceptuándose

de este recargo las minas que se hallen actualmente en explotación, las utilizadas para los servicios auxiliares de las explotaciones mineras realizadas por el mismo titular y aquellas otras en que se dé el caso de que el concesionario, proveedor de varias concesiones en la misma zona, esté autorizado con arreglo a las disposiciones legales vigentes, para concentrar en una o en varias de ellas los trabajos de investigación o explotación de todos.

## BUQUES AMARRADOS EN NORUEGA

Según estadísticas recopiladas por la Asociación de Armadores Noruegos, nada menos que 363 barcos, con un tonelaje de 1.603.390 peso muerto, se encontraban amarrados en aquel país el día 1.º de marzo.

En estas cifras no se incluye la flota ballenera, que está amarrada casi en su totalidad, ni los barcos que actualmente se encuentran en reparación o sometidos a clasificación.

La flota amarrada aumentó durante febrero en unos 40 barcos, con 150.000 toneladas peso muerto. La citada cifra global es la más alta registrada hasta la fecha.

**MUÑUZURI S.A.**  
 APARTADO 49  
**BILBAO**

**PINTURAS**  
 SUBMARINAS,  
 INDUSTRIALES y  
 DECORATIVAS  
 PARA

**ASTILLEROS**  
 BUQUES MERCANTES  
 Y DE LA ARMADA  
 YATES Y BOTES

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




## Movimiento habido en los turnos pa desde el 10 al 2

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====				
1 Marzo	15 Marzo	Urola . . . . .	6.200	Barcelona.
7 íd.	18 íd.	Ciaño . . . . .	4.750	íd.
16 íd.	cargando	Maru y Aurora . . . . .	6.400	íd.
21 íd.	esperando	Manelina R. . . . .	3.500	íd.
24 íd.	íd.	Durango . . . . .	5.000	íd.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
4 Marzo	12 Marzo	Santirso . . . . .	1.100	Coruña.
5 íd.	16 íd.	Bilbaíno . . . . .	800	Bilbao.
16 íd.	22 íd.	V. Ruiz Senén . . . . .	5.750	Barcelona.
17 íd.	24 íd.	Sotón. . . . .	1.900	Bilbao.
21 íd.	cargando	María Amalia. . . . .	710	S. Sebastián.
23 íd.	esperando	Gobelas . . . . .	3.600	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
24 Febro.	12 Marzo	Cabo S. Martín . . . . .	2.350	Sevilla.
9 Marzo	14 íd.	María Amalia. . . . .	710	S. Sebastián.
16 íd.	17 íd.	Mosquitera . . . . .	2.750	Alicante.
17 íd.	cargando	Norte. . . . .	5.000	Barcelona.
23 íd.	esperando	Luis C. de los Cobos . . . . .	3.500	Vallcarca.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
29 Febro.	11 Marzo	Elgueta . . . . .	420	Bilbao.
1 Marzo	14 íd.	María . . . . .	400	S. Sebastián.
12 íd.	17 íd.	Juan Artaza . . . . .	580	Pasajes.
17 íd.	19 íd.	Everest . . . . .	800	Bilbao.
17 íd.	22 íd.	María Santiuste . . . . .	500	Santander.
17 íd.	24 íd.	José María . . . . .	500	Pasajes.
17 íd.	cargando	Elgueta . . . . .	420	Bilbao.
18 íd.	esperando	Caranza . . . . .	550	S. Sebastián.
19 íd.	íd.	Ruda. . . . .	480	íd.
24 íd.	íd.	Everest . . . . .	800	Bilbao.
25 íd.	íd.	María Santiuste . . . . .	500	Zumaya.
25 íd.	íd.	San Ireneo . . . . .	600	Vigo.
26 íd.	íd.	Astillero . . . . .	460	S. Sebastián.
===== MUSEL — PARQUE DE CARBONES =====				
14 Marzo	16 Marzo	Numa . . . . .	4.400	Barcelona.
14 íd.	17 íd.	Mina Carrio . . . . .	3.800	Valencia.
15 íd.	18 íd.	M. de Chávarri . . . . .	4.600	íd.
18 íd.	21 íd.	C. de Zubirria . . . . .	4.600	Tarragona.
22 íd.	23 íd.	Bilbaíno . . . . .	800	Bilbao.
25 íd.	Cargando	I. Figaredo . . . . .	4.800	Valencia.

# GIJON

a carga de carbón por estos puertos  
e Marzo de 1932

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
9 Marzo	12 Marzo	María Santiuste . . . . .	500	Santander.
9 id.	12 id.	Melchuca . . . . .	60	Vegadeo.
9 id.	18 id.	V. Figaredo . . . . .	4.300	Barcelona.
10 id.	12 id.	Sama . . . . .	1.040	Bilbao.
12 id.	12 id.	Llodio . . . . .	900	id.
12 id.	14 id.	Mont Seny . . . . .	880	Pasajes.
12 id.	12 id.	V. Nespral. . . . .	200	Santander.
14 id.	15 id.	Agadir . . . . .	620	Bilbao.
15 id.	18 id.	Llodio . . . . .	900	id.
16 id.	17 id.	Sama . . . . .	1.040	id.
18 id.	22 id.	A. Fierro. . . . .	2.400	Valencia.
19 id.	25 id.	Mont Seny . . . . .	860	Pasajes.
19 id.	21 id.	Agadir . . . . .	620	Bilbao
22 id.	23 id.	Sama . . . . .	1.040	id.
23 id.	esperando	D. Nespral. . . . .	200	Santander.
24 id.	cargando	Llodio . . . . .	900	Bilbao.
24 id.	esperando	Juan Artaza . . . . .	580	Pasajes.
24 id.	cargando	Rita Sister. . . . .	5.000	P. Mallorca.
25 id.	esperando	María. . . . .	400	Bilbao.
===== GIJÓN - DARSENA. — F. C. DE LANGREO =====				
29 Febro.	11 Marzo	Gaviota . . . . .	300	S. Sebastián.
4 Marzo	12 id.	Sisarga . . . . .	160	Santander.
4 id.	14 id.	Josefa Mari . . . . .	230	Vigo.
5 id.	15 id.	Asunción. . . . .	245	Bilbao.
5 id.	15 id.	Amelia . . . . .	150	Santander.
8 id.	14 id.	El Gaitero . . . . .	110	Villaviciosa
9 id.	17 id.	Roberto . . . . .	200	Ferrol.
12 id.	18 id.	Juanes . . . . .	200	Zumaya.
12 id.	18 id.	Carmen . . . . .	230	id.
14 id.	21 id.	Lekeitiarra . . . . .	200	id.
15 id.	23 id.	Dionisia . . . . .	250	Bermeo.
16 id.	23 id.	Antonieta . . . . .	120	Deva.
19 id.	cargando	Reocín . . . . .	340	Santander.
21 id.	25 Marzo	Rosario . . . . .	120	Carifio.
23 id.	esperando	Gaviota . . . . .	300	Bilbao.
24 id.	id.	Ineschu . . . . .	180	Santander.
24 id.	id.	Duone . . . . .	180	Zumaya.
25 id.	id.	Luis Vives . . . . .	160	La Coruña.
25 id.	id.	Lalín. . . . .	160	Zumaya.
25 id.	id.	Rosita . . . . .	140	Santander.
25 id.	id.	Zubieta . . . . .	170	Ondárroa.
25 id.	id.	Jone Miren . . . . .	200	Zumaya.



# A V I L E S

Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la 2.<sup>a</sup> decena de Marzo de 1932

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
<b>2.<sup>a</sup> decena de Marzo.</b>				
4 Marzo	11 Marzo	Generalife.....	5.606	Valencia.
2 íd.	11 íd.	Alfonso Fierro.....	2.360	Santander.
7 íd.	11 íd.	Recalde.....	6	Cedeira.
4 íd.	11 íd.	Dos Pérez.....	80	Dena.
1 íd.	12 íd.	Claudio.....	3.677	Barcelona.
12 íd.	12 íd.	Evaristo.....	2	Gijón.
10 íd.	14 íd.	Río Besós.....	2.322	Valencia.
11 íd.	14 íd.	Iturri Ripa.....	360	Bilbao.
11 íd.	14 íd.	Hernani.....	414	S. Sebastián.
13 íd.	14 íd.	Diciembre.....	9	Ferrol.
12 íd.	15 íd.	Caruso.....	1.342	Bilbao.
15 íd.	15 íd.	Nemrod.....	80	Huelva.
10 Febro.	16 íd.	Artabro.....	208	Vigo.
15 Marzo	16 íd.	Arnao.....	126	Requejada.
16 íd.	16 íd.	L. Vives.....	11	Coruña.
16 íd.	17 íd.	Concepción Hevia.....	233	Betanzos.
17 íd.	17 íd.	Iturri Ripa.....	380	Bilbao.
14 íd.	17 íd.	Quenje.....	10	Coruña.
17 íd.	17 íd.	Cabo Sacratif.....	70	Gijón.
10 íd.	18 íd.	Astur.....	1.277	Alicante.
13 íd.	19 íd.	Candina.....	4.331	Barcelona.
15 íd.	19 íd.	Sud.....	4.360	Id.
TOTAL...			23 721	

## Manuel G. Morán

### EFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

Depositario 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 "LLOYDS" y todo lo concerniente a ferretería naval, de la casa "Gotscher & C.<sup>o</sup>", 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.<sup>a</sup> decena  
de Marzo de 1932

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
<b>2.<sup>a</sup> decena de Marzo.</b>				
6 Marzo	11 Marzo	Marqués de Urquijo.....	3.680	Sagunto.
7 id.	11 id.	El Caudal.....	1.053	Bilbao.
9 id.	11 id.	Jose María.....	516	Pasajes.
1 id.	12 id.	Guillermo.....	3.681	Alicante.
10 id.	12 id.	Josefa.....	310	Pasajes
6 id.	13 id.	Juan Manuel de Urquijo.....	2.806	Bilbao.
12 id.	15 id.	Astillero.....	492	Pasajes.
12 id.	16 id.	Pepín.....	55	id.
9 id.	16 id.	Faustino R. San Pedro.....	2.975	Bilbao.
13 id.	16 id.	Nervión.....	1.135	Pasajes.
12 id.	17 id.	Ana.....	328	Id.
7 id.	17 id.	Tarraco.....	3.172	Valencia.
11 id.	17 id.	Villa Selgas.....	591	Bilbao.
13 id.	18 id.	Aurora.....	1.001	id.
16 id.	18 id.	Josefa.....	303	Pasajes.
14 id.	18 id.	Juli.....	1.107	Vigo.
13 id.	19 id.	Mont Sant.....	904	Bilbao.
16 id.	19 id.	El Caudal ..	1.051	Vigo.
16 id.	19 id.	Juan Manuel de Urquijo.....	2.952	Valencia.
<b>TOTAL...</b>			28.612	

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.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> decena de Marzo 1932

	1. <sup>a</sup> DECENA	2. <sup>a</sup> DECENA	
<b>MUSEL</b>			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C. ....	Turno 1. <sup>o</sup> ... ..	9 139,21	8.060,12
	Id. 2. <sup>o</sup> ... ..	5.698,37	5.432,78
	Id. 3. <sup>o</sup> ... ..	6 305,62	4.725,40
	Id. 4. <sup>o</sup> ... ..	3 426,74	2.098,70
<b>MUSEL</b>			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P. ....	Grúas chicas ... ..	640,00	313,37
	Cargaderos ... ..	22.345,04	26.897,57
<b>GIJÓN-DARSENA</b>			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C. ....	Grúas chicas ... ..	1.637,21	2.025,13
	Cargaderos ... ..	2.819,42	2.473,30
	Muelles ... ..	476,00	440,00
Totales en las dos decenas ...	52.488,11	52.466,37	
<b>AVILÉS</b> .....	23.721	27.264	
<b>SAN ESTEBAN PRAVIA</b> .....	21.957	28.612	



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**





# LEGISLACIÓN MARÍTIMA



LEY DECLARANDO CORRESPON-  
DE AL MINISTERIO DE MARINA  
EL ESTUDIO Y FIJACION DE  
LAS TARIFAS DE FLETES EN EL  
TRÁFICO DE CABOTAJE — —

ARTÍCULO 1.º Corresponderá al Ministro de Marina, oyendo a la Sección correspondiente del Consejo Superior de Servicios Marítimos, creado por la Ley de 12 de enero último, que especialmente y a este efecto se constituirá en la forma que determine su Reglamento, el estudio y fijación de las tarifas de fletes en el tráfico de cabotaje.

ART. 2.º A toda alteración de las tarifas procederá necesariamente una información pública, a la cual podrán concurrir cuantas Corporaciones, Asociaciones, entidades o particulares tengan interés en ellas.

ART. 3.º Dada la urgencia de la previsión de las tarifas dispuestas en el Decreto de 29 de abril, y en tanto no esté en condiciones de actuar en la Sección del Consejo Superior a que se alude en el artículo 1.º, será sustituida en las funciones que esta Ley le asigna por una Junta, que presidirá el Director general de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas o, en su caso, el Subsecretario de la Marina civil, y estará integrada por representantes del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio, de la Dirección general de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas, de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación y de las Compañías navieras dedicadas al cabotaje nacional, en la forma establecida por la Comisión que hoy actúa en la Dirección general de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas. Madrid, 13 de marzo de 1932.

ORDEN NOMBRANDO EL TRIBUNAL  
PARA LA OPOSICION A 20 PLA-  
ZAS DE OFICIALES SEGUNDOS AL  
SERVICIO DE LA SUBSECRETARÍA  
DE LA MARINA MERCANTE — —

Excmo. Sr.: Como consecuencia de lo dispuesto en el artículo 1.º del Decreto de 2 de octubre último («Gaceta» del 11) y O. M. de 9 de enero pasado (D. O. núm. 17), que convocó oposiciones para cubrir veinte plazas de Oficiales segundos al servicio de la Subsecretaría de la Marina mercante.

El Gobierno de la República, de acuerdo con lo informado por la Dirección general de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas e Intendencia de este Ministerio, se ha servido disponer que el Tribunal que ha de actuar en dichos exámenes se constituya en la siguiente forma:

Presidente, el Capitán de navío don Ángel Carrasco y González Elípe.

Vicepresidente, el Capitán de fragata don Luis Garay.

Vocales: Comandante de Intendencia naval D. Miguel Rosendo Roure; Comandante Auditor D. Julio Farias Barona y el representante de la Marina mercante que oportunamente se designe, y Vocal suplente, Capitán de corbeta D. Emilio Suárez Fiol.

Dicho Tribunal percibirá los emolumentos que la legislación vigente concede en tales casos, teniendo asimismo derecho a la gratificación de Profesorado desde la fecha de la presente disposición a la terminación de los exámenes.

Lo que comunico a V. E. para su conocimiento y efectos. Madrid, 10 de marzo de 1932.

## Cecilio Letamendia

CONSIGNATARIO DE BUQUES

AGENTE DE ADUANA

AGENTE DE VAPORES COSTEROS, S. A. - BILBAO

SEGUROS MARÍTIMOS :: CARBONES

Dirección telegráfica y telefónica: **CELE**

Teléfono núm. 5.226

**PASAJES (Guipúzcoa)**

## "LA NAUAG"

ALMACEN DE EFECTOS NAVALES

## AGONSO PUERTA

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

Felipe Menéndez, 6

GIJÓN



# "EL ÁNCORA"

## EFECTOS NAVALES

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

ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

**GIJÓN**

MUELLE, 30

TELÉFONO 1124

Direc. Telg.: **ÁNCORA**

Teléfono 11.721 :: Telegramas: CANDINA

Plaza de la Estación, 3-2.º

**BILBAO**

## José María Candina

ARMADOR CONSIGNATARIO

FLETAMENTOS :: SEGUROS GENERALES

COMPRAVENTA DE BUQUES :: CARBONES

ESTIBAS Y DESESTIBAS

Representante general para España de

**S. INSTONE & Co. Ltd.**

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

## TALLERES DE G. RIERA

— **GIJÓN** —

(Próximos al puerto del Musel)

Teléfono 1437

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

## ELECTRO - SOLDADORA ASTURIANA

Director: D. PEDRO SABANDO

### SOLDADURA ELÉCTRICA

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

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

Oficinas: Covadonga, 24, bajo :: Teléfono 311 :: Dirección telegráfica: Jaenieke

**GIJÓN**



# CASA DEL RIO

MUEBLES

INSTALACIONES DE OFICINAS

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

PIDAN PROYECTOS

OVIEDO

Uría, 28

## BANCO MINERO INDUSTRIAL DE ASTURIAS

GIJON

CAPITAL: 10.000.000 DE PESETAS

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

Compra-venta de monedas y billetes extranjeros

CAJA DE AHORROS

Intereses que abona: 3 por 100 anual

Dirección Telegráfica: BANMINAS

## LEOPOLDO LÓPEZ BARRUTIA

BILBAO

Armador y Consignatario de Buques

Comisiones - Representaciones - Fletamentos

Apartado 127

Telegráfica }  
Telefónica } Kataliñ

## José Pérez Fernández

CARBONES CARDIFF Y DE ASTURIAS, SAL

CONSIGNACIONES Y FLETAMENTOS

EXPORTACIÓN DE PUNTAL DE PINO PARA MINAS

SEGUROS MARITIMOS

COMISARÍA DE AVERIAS

Teléfono núm. 39

Telefonemas: PÉREZ FERNANDEZ

Telegramas: PEFERNANDEZ

APARTADO NÚM. 20

VILLAGARCIA DE AROSA

(PONTEVEDRA)

## JOSÉ SÁNCHEZ DEL BUSTO

EXPORTACION DE CARBONES

Dirección Telegráfica: }  
» Telefónica: } JOSANBUS

TELEFONO 2-90

Pi y Margall, 35 - 1.º

GIJON



# Baltasar Palacios

Capataz de Buques

CONTRATISTA DE CARGAS Y DESCARGAS Y ESTIBAS DE CARBÓN

CALABROTES Y PROICES DE ALQUILER

CAPATAZ CONCESIONARIO DE LAS COMPAÑÍAS } *Trasmediterránea*  
} *Transatlántica Francesa*

Almacenes y oficinas en edificio propio

TELÉFONOS } URBANO 1424  
} INTERURBANO 3

**Musel (Gijón)**

¡TOLDOS Y BANDERAS!

“ECHANIZ”

TELÉFONO 208

GIJÓN

## PEDRO PRENDES

ALMACENES DE MADERAS

DE TODAS CLASES

IMPORTACIÓN DIRECTA

**GIJÓN**

ALMACENES Y TALLERES MECANICOS

DE ASERRAR Y MACHIHEMBRAR

CALLE MARIANO POLA, 8 Y 10

TELÉFONO 11-07

Telegramas *PRENDES*

## Andrés Ruiz de Velasco

Calle del Carmen, 30, 32 y 34

**GIJÓN**

CONSIGNACIONES, FLETAMENTOS

CARBONES, SEGUROS

AGENCIA DE ADUANAS

TELEFONOS } URBANO N.º 1269  
} INTERURBANO N.º 16

APARTADO N.º 201

Telegramas y Telefonemas: “*RUIDEVELASCO, GIJÓN*”

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

## TALLERES DE LA MARINA

Reparación de buques  
Construcción y reparación de máquinas y calderas  
Soldadura eléctrica y autógena

### Máximo Piñera

Maquinista naval

Entrevías de Fomento

**GIJÓN**

## NICANOR NOVAL HEVIA

GIJÓN

MADERAS PARA MINAS  
SIERRAS MECÁNICAS  
Y CARBONES

Armador del vapor C. HEVIA  
220 tons.

Marqués de San Esteban, 31

Teléfono 667

## INDATOS, S. A.

### CARBONES Y LUBRIFICANTES

Prolongación Antonio López, n.º 3

Teléfono 3.785

**SANTANDER**

Talleres de Forja, Ajuste y Calderería

**Ferretería Naval**

Poleas de varios tipos y roldanas.  
Grilletes giratorios negros y galvanizados.  
Grilletes negros y galvanizados.  
Tensoras negros y galvanizados.

**JUAN ANIEL QUIROGA**

(SUCESOR DE JUAN JOSE PASTOR)

Guardacabos negros y galvanizados hasta de 12 pulgadas.  
Cadenas de todas clases y tipos hasta de 70 m/m diámetro.  
Material para ferrocarriles, fábricas de cemento y azúcar.  
Máquinas de probar cadenas hasta 100 tons. de presión hidráulica.

BURCEÑA - BARACALDO

:- VIZCAYA :-

REPRESENTANTE EN ASTURIAS:

**RAMÓN FERNÁNDEZ GONZÁLEZ. = GIJÓN**

Teléfonos

Fábrica: 8.541  
Domicilio: 7.918

Minas de Respinedo

## JESUS FERNANDEZ

OFICINAS:

Marqués de San Esteban, número 2

**GIJÓN**





# 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 Consignatario de buques



Fletamentos



Agente de la Compañía Naviera

**SOTA y AZNAR**

Telegráficas: JESUSGARCIA

Teléfono 2484

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

# JESÚS VARELA HEVIA

CARBONES DE TODAS CLASES

**OFICINAS: Marqués de San Esteban, 23**

Dirección Telegráfica y Telefónica: **CARVARELA**

Teléfono 427

G I J O N

## 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<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 talanos)

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

G I J O N

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-1.<sup>o</sup>

Apartado 71 - Teléfonos 69 y 762

# ANTONIO T. VEGA

G I J O N

Consignación y fletamento de buques

Seguros marítimos

Suministro de carboneras en todos los puertos

Corredor para la compra-venta de buques

Agentes en todos los puertos

DIRECCIONES

Postal: Apartado 84 ♦ Telegráfica: Vega ♦ Teléfono 78