



AÑO III

GIJON 1.º DE MAYO DE 1932

NÚM. 37

A. FABRICA DE MIERES

Domicilio social y dirección: ABBAÑA (Asturias)

Dirección telefónica: FÁBRICA-MIERES (Oviedo)

Dirección telegráfica: FÁBRICA-MIERES

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



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

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 } PAQUET
Telefonemas }

CONSIGNATARIO DE BUQUES

Muelle, 2, 4 y 6—GIJON

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”

LUBRIFICANTE PERFECTO

“FLINTKOTE”

ANTICORROSIVO - IMPERMEABLE - AISLANTE

ASFALTOS Y EMULSIONES ASFÁLTICAS

GABINO FELGUEROSO

CARBONES

GIJON

Calle 27 de Diciembre, núm. 2, 2.º

Dirección { Telegráfica: } GABIROSO
 { Telefónica: }

Teléfono 452
Apartado 79

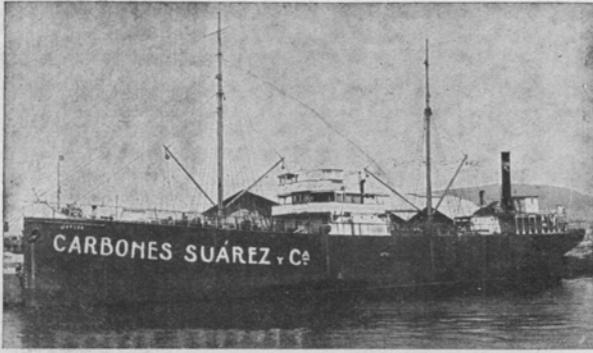
“ASTURIAS MARÍTIMA”

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 %	
		Media plana 30 id.		Contratos por un año 25 %	
		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.^{IA}

Depósitos flotantes y terrestres de Carbón y Gas-Oil

Importación y venta de Sal

CASA CENTRAL: VIGO - Teléfono 1466

SUCURSALES en MARIN, VILLAGARCIA y SANTIAGO

Tele ^{gramas} _{fonemas} } SUARECES

FERRETERIA DELOR

ARMAS DE FUEGO :: EFECTOS DE CAZA

Expendeduría Oficial de la Sociedad Unión Española de Explosivos

FERRETERÍA Y QUINCALLA

Herramientas para Ferrocarriles y Carreteras

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

EFECTOS PARA LA MARINA

San Bernardo, 8 y Melquiades Alvarez, 1 y 3

Teléfono 203

GIJON

RAMON MOLINA RODRIGUEZ

LA CORUÑA

Agencia de Aduanas - Comisiones

Consignaciones - Tránsitos - Seguros

Teléfono 2.615

Telegramas: NALIMOR

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

Feijóo, 4

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.^a

≡ VIGO ≡

**Consignatarios de Buques
Carbones-Seguros**

Telegramas: DAVILA - Teléfono 201 - Apartado 80

Joaquín Velasco

Langreo, 2

≡ GIJÓN ≡

**Minas de Coto del
Musel
Carbones para Gas**

VAPORES:

**"Mina Piquera"
"Mina Coto"
"Mina Carrió"
"Vicente Nespral"
"Dionisio Nespral"**

HISPANO RADIO MARITIMA

Instituto, 4 y 6 - GIJÓN

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**



AÑO III | GIJÓN 1.º DE MAYO DE 1932 | NÚM. 37
REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

ANTE UN PROBLEMA

LA CRISIS NAVIERA Y LA DE LAS CONSTRUCCIONES NAVALES

Días pasados, el Ministro de Marina señor Giral, ha hecho manifestaciones acerca de una reunión celebrada por nuestro Gobierno en la que, entre otros asuntos, se trató de resolver la situación en que se encuentran los obreros de las entidades que se dedican a construcciones marítimas. Parece ser que la falta de trabajo que se nota en los astilleros hace que estos obreros estén en vísperas de un despido, el cual ya les ha sido anunciado, y ante esto, el Sr. Giral expuso en dicho Consejo de ministros el propósito de que los astilleros construyan nuevos barcos para renovar nuestra flota mercante, evitando a la vez el que aumente el número de obreros parados.

Desconocemos las condiciones en que el Sr. Giral se propone llevar a efecto esto, y creemos no serán basadas en el Crédito Ma-

rítimo que se propuso en la recientemente celebrada Conferencia Nacional de Armadores y Constructores Navales. Como se ha visto y expuesto en la misma, dado el estado actual en que se desarrolla la navegación y las condiciones que se exigen para la concesión de estos créditos, no habría armador de buena fe que los solicitase, pues sería tanto como adquirir compromisos que no podría cumplir.

Cierto es que nuestra flota mercante precisa ser renovada, pues es poseedora de barcos que desgraciadamente pueden casi calificarse de los más deficientes del mundo. También es verdad que en la actualidad las nuevas construcciones son contadísimas por no decir nulas, y los barcos viejos no pueden meterse en reparaciones de alguna importancia, ya que el rendimiento de los mismos no solamente no

permite consignar cantidades para este fin, sino que la generalidad produce pérdidas, y una prueba de ello son los buques amarrados en diversos puertos, principalmente en Bilbao, donde el número de barcos paralizados es considerable.

Por ello, antes de pensar en al estudio que resuelva el problema de la construcción, es preciso solucionar el de la navegación, pues si esta tuviese un desarrollo favorable, indudablemente que habría de repercutir en la construcción de buques.

El problema de la industria naviera radica en el importante exceso que se nota de tonelaje para las necesidades que hoy día tienen los mercados, y probablemente en un futuro bastante lejano. Si hay exceso de buques, ¿para qué construir más?, se dirá, puesto que no será con el propósito de lanzarlos al agua y seguidamente dejarlos amarrados en espera de un futuro más favorable para la navegación.

Claro que parece ser que de lo que se trata es de renovar nuestra vieja flota mercante por una nueva y en condiciones de luchar con las

construcciones modernas de otros países. Buena medida ésta, pero ¿cómo y de qué manera llevarla a la realidad? Antes que tratar de hacer barcos, es preciso que los armadores puedan tener alguna confianza en que la explotación de los buques no será una ruina como actualmente, en que la crisis se ha adueñado de esta riqueza industrial, siendo pocos los navieros que no están dispuestos a deshacerse de sus buques aunque sea en condiciones bastante lamentables.

Que nuestro Gobierno estudie el modo de poner en vigor una tarifa de fletes mínimos, que se consignent buenas primas al desguace y a la construcción, que se vea el modo de aminorar los muchos e importantes gravámenes que hoy en día pesan sobre la navegación; y entonces indudablemente que esta riqueza industrial podría ir por derroteros de mayor prosperidad: los armadores se decidirían a deshacerse de los barcos viejos y comprometerían nuevas construcciones. Y entonces la crisis de las factorías navales se habría resuelto y tendríamos buques modernos y eficientes.

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.
— "Melchuza" 120 —	— "M. Benlliure" 152 —
	— "Goya"..... 155 —



Lubrificantes "Atlantic"



MERCADO DE FLETES



La situación de este mercado continúa siendo cada día más angustiosa para los armadores que se encuentran con sus buques listos en puerto no consiguiendo darles colocación, y cuando la logran, es con tipo de flete tan irrisorio que les produce el viaje considerables pérdidas. Esto ha obligado a algunos navieros a que se hayan decidido por amarrar sus barcos, aumentando cada día más el número de éstos en dicha situación, abundando sobre todo los mayores de mil toneladas, aunque del tonelaje inferior a éste, ya se cuenta con bastantes.

Lo ligado que está este mercado con el de carbones, hace que su situación sea muy parecida a aquél, por lo que ni decir tiene que las órdenes de fletamento son escasísimas y abarcan todas las direcciones. Hay buques de to-

dos los tonelajes que se ofrecen con insistencia sin conseguir colocación, pues las pocas órdenes que se presentan son concertadas inmediatamente.

Los viajes de retorno escasean también considerablemente y algunos barcos han tenido que venir en lastre desde Galicia por no haber allí pinos que cargar. A los buques que retornan desde el Mediterráneo y Sur, les ocurre algo semejante, pues tampoco hay allí cargamentos de sal.

La mayoría de los Sindicatos Carboneros de los puertos del litoral, tienen ya fletado buques para cubrir el cupo del corriente mes, encontrándose gran parte de estos buques ya esperando en puerto, pero no pudiendo cargar hasta que les llegue la fecha que se tiene convenida para servir el carbón.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

— 10 — 01 —

GIJÓN a

Pasajes—Vp.	800 ts.	Ptas. 11,—	Langreo.
San Sebastián.— »	400 ts.	» 10,—	íd.
Id. — »	230 ts.	» 10,50	íd.
Zumaya— »	210 ts.	» 10,75	íd.
Id. — »	180 ts.	» 12,—	íd.
Bilbao— »	800 ts.	» 8,—	íd.
Id. — »	600 ts.	» 11,50	íd.
Santander . . .— »	240 ts.	» 10,50	íd.
Coruña— »	200 ts.	» 11,—	íd.
Id. — »	140 ts.	» 10,50	íd.
Ferrol— »	160 ts.	» 10,—	íd.
Vigo— »	320 ts.	» 13,—	íd.
Id. — »	260 ts.	» 13,—	íd.

Motril—Vp.	1.500 ts.	Ptas. 15,—	Langreo.
Barcelona . . .— »	5.000 ts.	» 14,—	íd.

PRAVIA a

Pasajes—Vp.	185 ts.	Ptas. 11,—
San Sebastián— »	280 ts.	» 13,—
Bilbao— »	2.500 ts.	» 7,—
Id. — »	560 ts.	» 7,50

RETORNOS

Bilbao-Pravia—Vp.	900 ts. mineral	5,—	Ptas.
Bilbao-Pravia— »	560 ts.	» 5,—	»
Camariñas-Musel . . .— »	1.000 ts. pinos	8,—	»
Jubia-Musel— »	2.000 ts.	» 7,—	»



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.^a Edicc.

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

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

COMISIONES :: FLETAMENTOS

Casa en Vigo:

AGENTES DE:

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

Casa en Villagarcía de Arosa:

AGENTES DE:

COMPANÍA TRASMEDITERRANEA
COMPANÍA 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 en-
zamientos de vías, material
para señales, etc.

DIQUE SECO

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE BUQUES

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES DE

MAQUINAS, 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



Las empresas hulleras de nuestra región continúan atravesando la situación bastante crítica de este mercado. Las existencias de diferentes clases y principalmente de menudos, siguen almacenándose en las plazas de las minas, no vislumbrándose posibilidades que modifiquen su estado, lo que ya ha obligado a que aumente el número de explotaciones que tienen sus trabajos restringidos.

Parece ser que con objeto de poder dar salida y facilitar en cierto modo las explotaciones, algunas empresas mineras de Asturias, han iniciado ciertas gestiones cerca de los Gobiernos de Francia y Portugal, para tratar de exportar carbones a dichos países. Estos trámites están sufriendo mucha demora, por lo que habría aún de tardarse bastante en conocer el resultado. De todos modos, no es de esperar en una solución favorable, ya que como es sabido, Francia tiene una ley que determina el porcentaje de importación de carbones, el cual es por cierto muy reducido, y por otra parte, esta nación ha sido siempre abastecida por otros países productores de carbón, los que habrán de sostener una verdadera lucha al

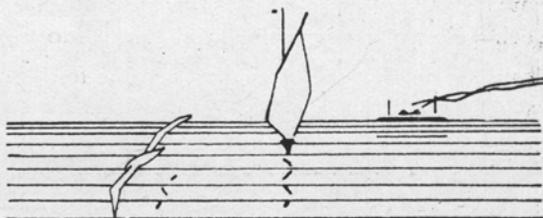
conocer los propósitos de nuestros mineros.

De todos modos, como antes decimos, la situación es bastante crítica en este mercado asturiano, y es de creer continúe así mientras las industrias siderúrgicas, ferrocarriles y demás principales consumidores de carbón, no normalicen sus trabajos.

Los embarques de carbón por nuestros puertos durante la segunda decena de abril han sido en cantidad parecida a la primera del mismo mes. Los turnos son regulares, originando esperas entre 7 a 10 días.

Los precios son los siguientes:

	Sobre vagón	Franco bordo
Cribado y galleta.	48,25 ptas.	55,75 ptas.
Granza	39,25 »	46,75 »
Menudo	34,65 »	42,15 »
Briqueta	59,50 »	67,00 »



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

EL IMPUESTO DE TRANSPORTES

LAS REGLAS A QUE SE SUJETARA LA RECAUDACIÓN DEL MISMO

Con motivo de ponerse en vigor desde el 1.º de abril, la reformada tarifa de mercancías del impuesto de transportes, el Ministro de Hacienda ha comunicado a la Dirección General de Aduanas, para la más exacta observancia por las oficinas provinciales, las prevenciones siguientes:

1.^a Como regla general deberá tomarse en cuenta que las liquidaciones del impuesto de transportes habrán de efectuarse, en los comercios de exportación y cabotaje, inmediatamente después de despacharse el buque de salida y en el comercio de importación, dentro del plazo máximo de un mes, a contar desde la fecha en que haya terminado la descarga, sirviendo de base para la liquidación los datos contenidos en la puntualización de las declaraciones de almacén y el resultado del despacho en las declaraciones de muelles.

2.^a Las aduanas exigirán a los consignatarios de buques obligados a pagar el impuesto todos los datos, conocimientos, pólizas y antecedentes oportunos para las comprobaciones que estimen necesarias, a fin de asegurarse de la veracidad de los datos contenidos en los documentos de Aduanas. Estas comprobaciones se efectuarán con el mayor cuidado en los comercios de exportación y cabotaje, en los que, en principio, es obligatoria la presentación de los conocimientos y del sobordo, a fin de compulsar su contenido con los datos que aparezcan en las facturas. La liquidación de cada carpeta se hará en su hoja correspon-

diente, sin permitirse los resúmenes y liquidaciones globales, que en algún tiempo se realizaban en la última carpeta de las varias que podían abrirse a un buque.

3.^a Las demoras en las liquidaciones del impuesto y en la contracción de las mismas se estimará caso de responsabilidad imputable a los funcionarios que intervengan en dichas operaciones y a los Jefes que las consientan.

4.^a Las Aduanas terrestres adaptarán, en la forma y modo adecuados a su peculiar servicio, las instrucciones que preceden, sin perder de vista que la rapidez y exactitud en las liquidaciones y la veracidad en los datos que les sirvan de base son los fines que debe perseguir ese Centro directivo con el firme propósito de conseguirlos; y

5.^a En la partida 41 que tarifa el papel continuo para periódicos y revistas se entenderá comprendido, a los efectos del impuesto, el papel de imprimir de todas clases con destino a dichas publicaciones.

Madrid, 25 de Enero de 1932.

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



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

El mercado del Plata sigue ofreciendo grandes alternativas, dentro siempre de la influencia favorable que ejerce sobre la demanda la recolección del maíz. Las perspectivas de éste resaltan más favorablemente si se las compara con las que actualmente ofrecen casi todos los demás sectores. Entre los diversos contratos realizados en la pasada semana, destacaremos el de un buque de 9.000 tons. de Buenos Aires a Amberes y Rotterdam, para primeros de mayo, al tipo de 17/- y el de otro de 7.100 tons. de Necochea al R. U.-Amberes-Amburgo a 17/9 para la segunda quincena del mes entrante.

En el sector norteamericano ha habido poca animación, sin que se haya registrado contrato alguno de verdadera importancia de cereales de Montreal. No obstante esto, los tipos de los fletes para los puertos más próximos del Continente no han bajado, por ahora. En Cuba ha mejorado la demanda para el transporte de azúcar, aunque los tipos siguen sin reaccionar, habiéndose repetido el de 14/3 para buque de 6.000 tons. al R. U.-Continente, para la primera mitad de este mes.

Otro sector con bastantes alternativas es el australiano, hasta el punto de que resulta difícil señalar una característica general, sin referencia a fechas determinadas. El sector de Oriente muestra, por el contrario, un tono más igual y más bajo, siendo muy escasa la demanda para el transporte de alubias, debido a la incertidumbre que reina en la Manchuria.

Los demás mercados no ofrecen variación notable, salvo el Sudafricano que los cargadores de maíz han venido a animar un poco y el algodónero de Egipto, en que los cosecheros acaban de fletar un buque de Alejandría a Hull para primeros de mayo, al tipo de 9/3 los 60 pies cúbicos.

CARBONES

El mercado de Cardiff continúa flojo y los cargaderos de este puerto, así como los Barry, Penarth y Newport, se encuentran muy desanimados. La demanda para embarque inmediato es muy escasa y los contratos siguen en suspenso por las negociaciones pendientes entre las empresas mineras y sus obreros acerca de la jornada de trabajo y otros asuntos. Se asegura que Alemania ha conseguido más de la mitad del contrato de suministro a la Fábrica de Alumbrado de Buenos Aires, quedándole al Sur de Gales solo 120.000 toneladas. Las cotizaciones no han sufrido variación.

En Swansea, el mercado de antracita muestra regular actividad. Las clases superiores alcanzan buenas cotizaciones, pero de las inferiores sigue habiendo una oferta excesiva. De los carbones de vapor, los menudos secos y las galletas, son los que mejor se sostienen, mientras que los industriales se ofrecen en abundancia a precios muy bajos.

En Newcastle, la situación sigue siendo lamentable, por la acentuada retracción de la demanda. El mercado está casi paralizado y las minas trabajan solo de un modo intermitente. Todas las variedades de carbón de gas y de consumo para buques se ofrecen en abundancia.

Tampoco en Glasgow son las perspectivas muy halagüeñas. La demanda sigue siendo muy escasa y las existencias, especialmente de menudos lavados, siguen acumulándose en las bocaminas. Para deshacerse en parte de estas variedades, se están aceptando transacciones a los precios mínimos de 9 y hasta de 8 chelines y medio. Algo semejante ocurre en el mercado de Hull, donde, salvo los carbones de vapor que se mantienen firmes, todas las variedades se resienten de la escasa demanda, hasta el punto de que muchas minas se han visto obligadas a reducir la jornada de trabajo.



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.

La cuenca carbonífera de Gijón y el mar

Los resultados obtenidos hasta ahora por los trabajos de exploración minera efectuados por los Sres. Felgueroso Hermanos, en el concejo de Gijón hacen concebir grandes esperanzas respecto a la riqueza carbonífera de toda esta zona costera central de Asturias.

Entre el Cabo de Torres y el Sueve, en toda la región comprendida entre la línea de la costa y el borde septentrional de la cuenca hullera de Mieres y Langreo, se ha depositado una potente formación permocarbonífera que, dado el espesor de las capas de hulla cortadas hasta ahora por las sondas y el transversal de la Camocha, ha de revestir en un porvenir cercano una importancia industrial de primer orden. Claro es que para el completo reconocimiento de la cuenca se necesitan todavía nuevos sondeos y transversales de investigación, pero estos trabajos pueden irse haciendo simultáneamente con los de la explotación propiamente dicha.

Las capas explotables cortadas hasta ahora en la Camocha en un espesor de terreno carbonífero de unos 150 metros solamente, son cinco, con un espesor total de carbón de 6,35 metros, y una potencia media útil de 1,25 metros. Esta potencia es comparable a la de las mejores cuencas hulleras de Europa y América.

Aunque no se cortaran nuevas capas (y todo hace suponer que no ocurrirá así) las reconocidas hasta ahora, casi verticales y por tanto, alcanzando seguramente una gran pro-

fundidad, constituyen una base suficiente para desarrollar un campo de explotación importante, de varios centenares de miles de toneladas al año, dentro de un perímetro no muy extenso de las concesiones mineras existentes en el concejo.

En un plazo relativamente breve, de tres a cuatro años, puede emprenderse esta explotación con bastante intensidad si se encuentra pronto el capital necesario para la profundización activa de los pozos con todos sus servicios auxiliares.

Varios problemas de índole técnico-industrial se presentan y que es preciso resolver rápidamente para la explotación de esta cuenca. Naturalmente, es necesario ir pensando ya en el transporte de los carbones hacia su dirección predominante que ha de ser forzosamente la del mar. Unos nueve kilómetros aproximadamente, separan a los terrenos de la Camocha del puerto del Musel, que pueden ser recorridos por medio de una vía férrea o de una vía aérea. Puede construirse un ramal de enlace desde las minas hasta la estación de Pinzales del ferrocarril de Langreo, de unos cinco kilómetros, aproximadamente, de longitud o bien una línea directa al puerto del Musel de unos nueve kilómetros, como ya se ha dicho. Esta línea quizá pudiera utilizar parte de la explanación del ferrocarril en proyecto Lieres-Musel. Cualquiera que sea la solución adoptada para el transporte de los carbones desde la Camocha al puerto, el pro-

blema verdaderamente grave que plantea la explotación de esta nueva cuenca es el de la carga de estos combustibles en el puerto del Musel.

Es bien sabido que bastante antes de que el puerto fuese terminado, se echó de ver su

gar carbón. La intensidad de carga del puerto por unidad de línea de atraque es de las mayores entre las de todos los puertos del mundo.

No obstante el gran número de años que se perdió estérilmente en la discusión encon-



CUENCA CARBONÍFERA DE GIJÓN

Pozo de la Camocha. Primera capa de carbón cortada por el transversal de reconocimiento. Tiene una potencia de 1,50 metros; el carbón es de calidad excelente, de 32 % de materias volátiles. *(Foto del autor).*

pequeñez; la escasa longitud eficaz de sus líneas de atraque y el abrigo insuficiente que presta su muro Norte en los días de grandes temporales, principalmente cuando el puerto se halla abarrotado de buques esperando turno para car-

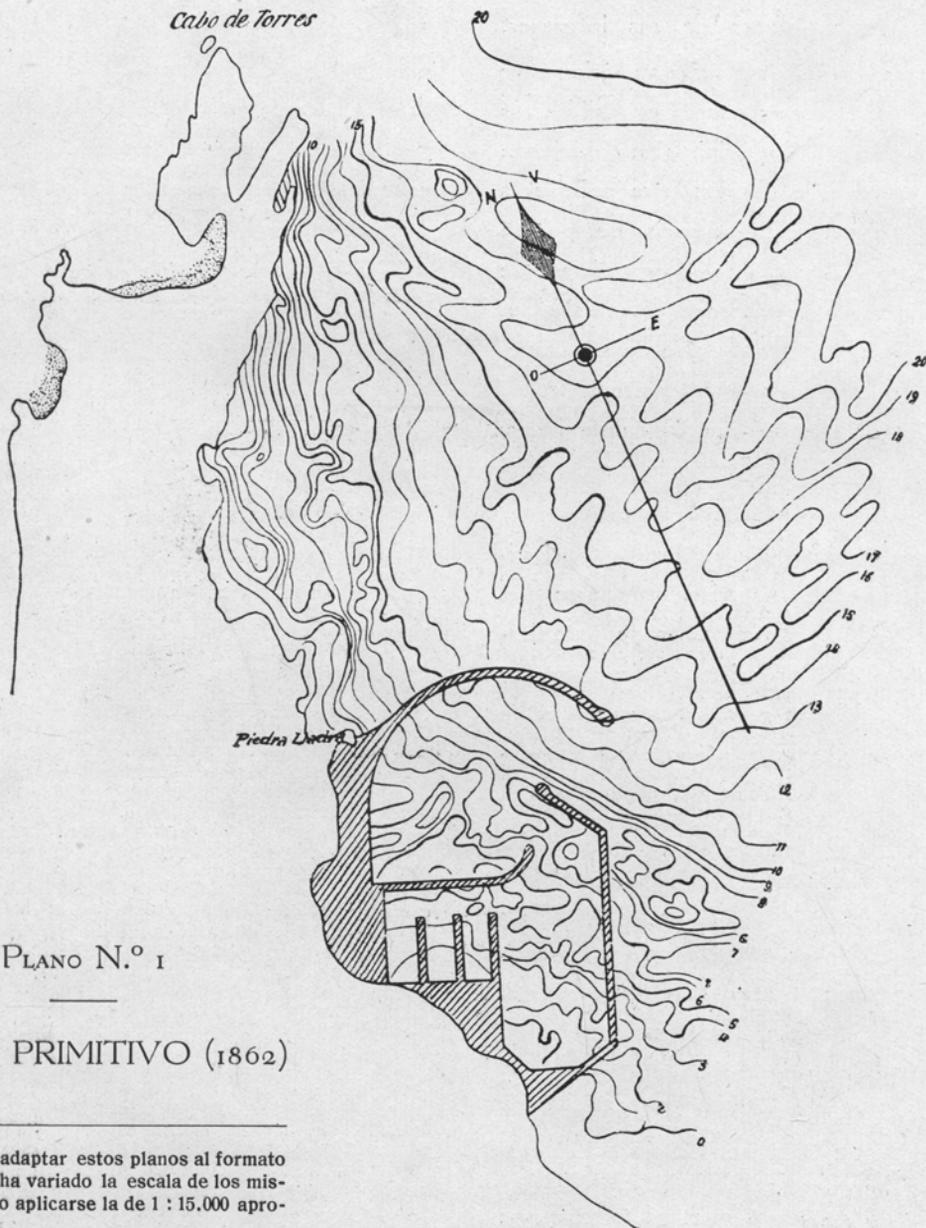
da que provocó el proyecto de su construcción, se ha cometido un grave aunque no irreparable error fundamental, que consistió en considerar al puerto del Musel como un puerto de refugio casi exclusivamente y no como

un puerto comercial, llamado a tener una intensidad de tráfico creciente por el aumento de su producción hullera.

España tiene menguados alientos para todas sus empresas industriales y Asturias, que nunca supo plantear con firmeza y debidamente estudiados sus problemas técnico-económicos, ante el poder central, ha venido su-

friendo las lógicas consecuencias de esta abulia y apatía que son sus características.

Durante muchos años por influencias y gestiones políticas pésimamente orientadas, se arrojaron muchos millones de pesetas al mar, como por ejemplo, en Lastres y Ribadesella, por no citar más que estos dos puertos del oriente de Asturias y entre tanto los carbo-



PLANO N.º I

MUSEL PRIMITIVO (1862)

N. R.—Al adaptar estos planos al formato de la Revista ha variado la escala de los mismos, debiendo aplicarse la de 1 : 15.000 aproximadamente.

nes de Mieres y Langreo no tenían un buen puerto comercial provisto de los elementos de carga necesarios para su tráfico de exportación. Mucha culpa de este estado de cosas ha tenido también el espíritu encogido, la falta de actividad industrial de nuestros carboneros, aislados entre sí, cuando no reñidos, confinados entre sus montañas de la cuenca central, desentendidos de todos los problemas íntimamente ligados a la defensa de sus intereses.

Cuando se discutió tan larga y agriamente la necesidad de un buen puerto en Gijón, los productores hulleros asturianos no hicieron oír competentemente su voz para señalar la verdadera finalidad e importancia del puerto del Musel, que no era, que no podía ser de ninguna manera la de ofrecer sólo un seguro refugio a los buques que en sus travesías fueran sorprendidos por los temporales, sino la de constituir un puerto comercial de primer orden, *el más importante puerto carbonero de España*.

Desconocimiento de la riqueza y posibilidades industriales de Asturias, por parte del Estado: inhibición, apatía y falta de organización interna de los organismos directores de la economía asturiana, fueron los causantes de esta imprevisión que dió origen a los errores cometidos en la construcción del puerto del Musel.

El proyecto primitivo data del año 1862 y fué concebido por el entonces ingeniero jefe de Obras Públicas don Salustio Regueral. El muro de abrigo de los temporales del Norte partía de *Piedra Lladra* y formaba, en unión de un dique oriental y otro muelle interior, un antepuerto de unas 16 hectáreas, y una dársena de 12 (véase el dibujo). El emplazamiento del puerto se hallaba en la llamada *Ensenada del Musel*, antiguo lugar utili-

zado por los buques que en sus travesías por la costa eran sorprendidos por el temporal. Su calado medio no pasaba de cinco metros.

Este proyecto, como se vé, pone de manifiesto la visión, harto mezquina, que en aquella época se tenía de las posibilidades industriales y comerciales de Asturias. Este proyecto primitivo era el de un verdadero puerto de pesca, refugiado humildemente en la antigua ensenada, y en cambio se despreciaba la extensa zona de gran calado, *única en toda el área comprendida entre el Cabo de Torres y el de San Lorenzo*, que existía entre dicha ensenada y el *Escaño de Mar* próximo a la *Punta Pequeña* del Cabo Torres.

Este puerto primitivo representaba aproximadamente la realización de aquel «muro o paredón» que en setiembre de 1808 solicitó de la «Suprema Junta General del Principado» se construyera en la *Ensenada del Musel* el juez D. Aparicio Juuquera Huergo, acompañando su petición de un plano dibujado por D. Diego Cayón, Piloto de la Real Armada y profesor de Náutica del «Real Instituto Asturiano».

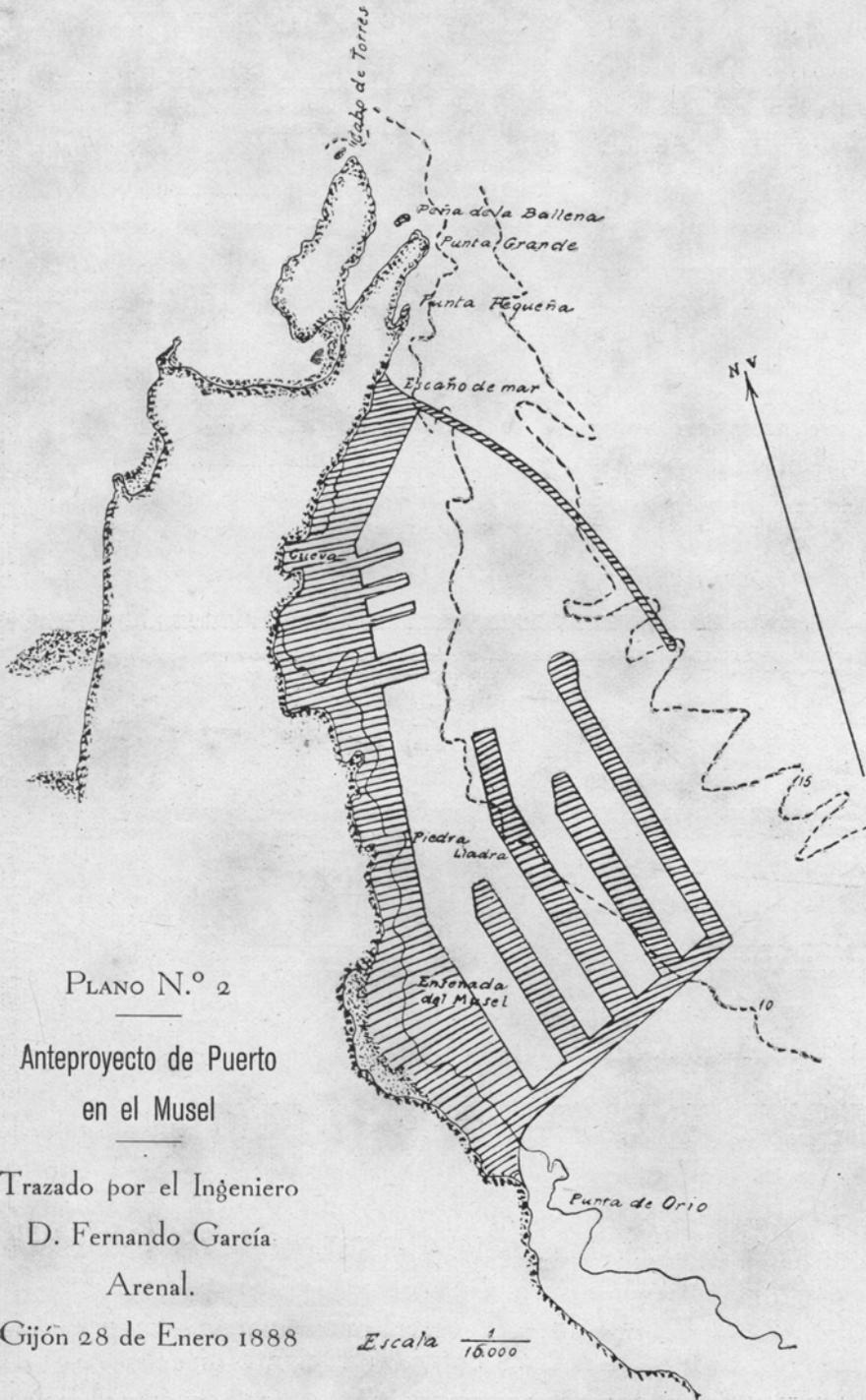
Entre todos los proyectistas que tuvo el Musel, solamente el esclarecido ingeniero don Fernando García Arenal, hijo de aquella inteligentísima dama y eminente penalista que se llamó D.^a Concepción Arenal, fué quien demostró poseer una visión más clara del modo en que debiera ser utilizada la amplia zona oriental abrigada del N. O. y de gran calado del Cabo de Torres. Su anteproyecto de puerto en el Musel (véase el dibujo que reproducimos), demuestra cumplidamente este aserto.

El dique Norte arrancaba en este anteproyecto de un lugar muy próximo a la *Punta Pequeña*, llamado *Escaño de Mar* y abrigaba

una extensa zona marítima de gran calado. Su longitud, de unos 900 metros, era bien susceptible de ser ampliada. La entrada al puerto,

muy bien orientada, formábala el extremo de este dique y el de un dique Sur casi paralelo al primero. La parte más deficiente del anteproyecto es la disposición y dimensiones de los muelles interiores, fácilmente modificables de otra parte.

Arenal, apoyaba su anteproyecto con razones tan claramente convincentes como las que siguen: «Al estudiar el trazado propuesto para los diques exteriores en el nuevo proyecto de puerto en el Musel, lo primero que llama la atención es el empeño de hacer arrancar el del Norte de la Peña Lladra; es decir, de donde partía en el primitivo proyecto: si este punto ofrecía graves inconvenientes entonces que el puerto proyectado era de menores dimensiones, los tiene aún mayores al presente, por la dirección que ha sido preciso dar al dique para abrigar una superficie más extensa. Resulta que por no aceptar



PLANO N.º 2

Anteproyecto de Puerto
en el Musel

Trazado por el Ingeniero
D. Fernando García
Arenal.

Gijón 28 de Enero 1888

Escala $\frac{1}{10,000}$

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.
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)

Hijos de CASIMIRO VELASCO

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

y aprovechar las condiciones naturales, no solo se inutilizaría toda la parte de la Concha comprendida entre el *Escaño de Mar*, *Peña Lladra* y el dique Norte, sino que se crearía un gravísimo peligro para los buques que tuvieran la desgracia de ensenarse en la zona que queda entre el dique y la costa...»

«El trazado propuesto para el dique del Norte además de los inconvenientes indicados tiene el de abrigar mucha menor superficie que la que podría comprenderse entre los diques con el mismo desarrollo y con solo hacer que el del Norte partiese del *Escaño de Mar* un poco al Norte de *La Cueva*, y terminase en un punto próximo al que ocupa la cabeza del trazado propuesto. En el plano se indica la dirección que podría darse al dique del Norte, haciéndolo arrancar del *Escaño de Mar*; tiene la misma longitud que el propuesto, partiendo de *Piedra Lladra* y sin embargo, abriga 30 hectáreas más con sólo prolongar 150 metros el dique del Este, y si no se considera necesario tanto aumento, bastaría hacer que el arranque de este último fuese un poco más al Norte, con lo cual reduciéndose la longitud de las obras exteriores podría todavía tenerse en el interior mucha más superficie abrigada. Además el trazado que parte del *Escaño de Mar* tiene la no pequeña ventaja de que no se ensenaría la marejada entre el dique y la costa, evitándose así la gran perturbación que dejamos indicada.»

Este es el puerto, incuestionablemente, que debiera haberse construído y que Asturias imperiosamente necesitaba. Pero las discusiones indoctas continuaron. Las razones, tan diáfananamente expuestas por Arenal, en el año 1888 no fueron atendidas y tres años después, fué aprobado el proyecto del ingeniero D. Francisco Lafarga, quien partiendo

la diferencia entre el anteproyecto primitivo y el del Sr. Arenal, hacía arrancar el dique Norte del lugar denominado *La Cueva*, despreciando una magnífica zona marítima de 30 hectáreas que por el mismo costo pudiera y debiera haber quedado también abrigada.

Desde el mes de octubre del año 1862 en el que presentó su proyecto de puerto de refugio D. Salustio Regucral, hasta octubre de 1891 en que se aprobó el proyecto de D. Francisco Lafarga, *transcurrieron 29 años de luchas y discusiones*. Este último proyecto un poco modificado y ampliado por el malogrado ingeniero contratista D. Alejandro Olano, en 1902, aunque conservando, desde luego, su punto de arranque, fué el que se construyó y terminó hace pocos años. Pero puede decirse en verdad que tanto la gestación como el alumbramiento de este puerto fué un verdadero parto de los montes. Durante su construcción y aún actualmente, la prensa regional se hartó de aplicarle el calificativo de *grande*, sin duda por comparación con la antigua dársena. Pero de su capacidad ya han adquirido la suficiente experiencia las empresas carboneras de Asturias y todos los armadores de España. En los períodos de actividad carbonera los buques se eternizan fondeados en la concha esperando sus turnos, y los fletes, resultan, por esta causa, excesivamente encarecidos. Y todo ello para cargar unos dos millones de toneladas de carbón anualmente. En muy pocos años, este tonelaje podría ser duplicado o triplicado dado el aumento de capacidad extractiva de las cuencas hulleras de Asturias, que necesariamente deben buscar su salida rápida al mar. *El puerto del Musel actual es de todo punto insuficiente para responder en forma debida a este incremento de tráfico carbonero.*

Hace poco tiempo se han aumentado, aunque a un precio excesivo, sus elementos mecánicos de carga con el «Parque de Carbones» y hoy con las grúas y este parque tendría una capacidad de carga de dieciocho mil toneladas diarias o sea, de unos cinco millones de toneladas al año, si dispusiera de la necesaria longitud de líneas de atraque, pero desgraciadamente no dispone más que para la mitad de este tonelaje, aproximadamente.

Por lo tanto, es indispensable y urgente la ampliación del puerto del Musel.

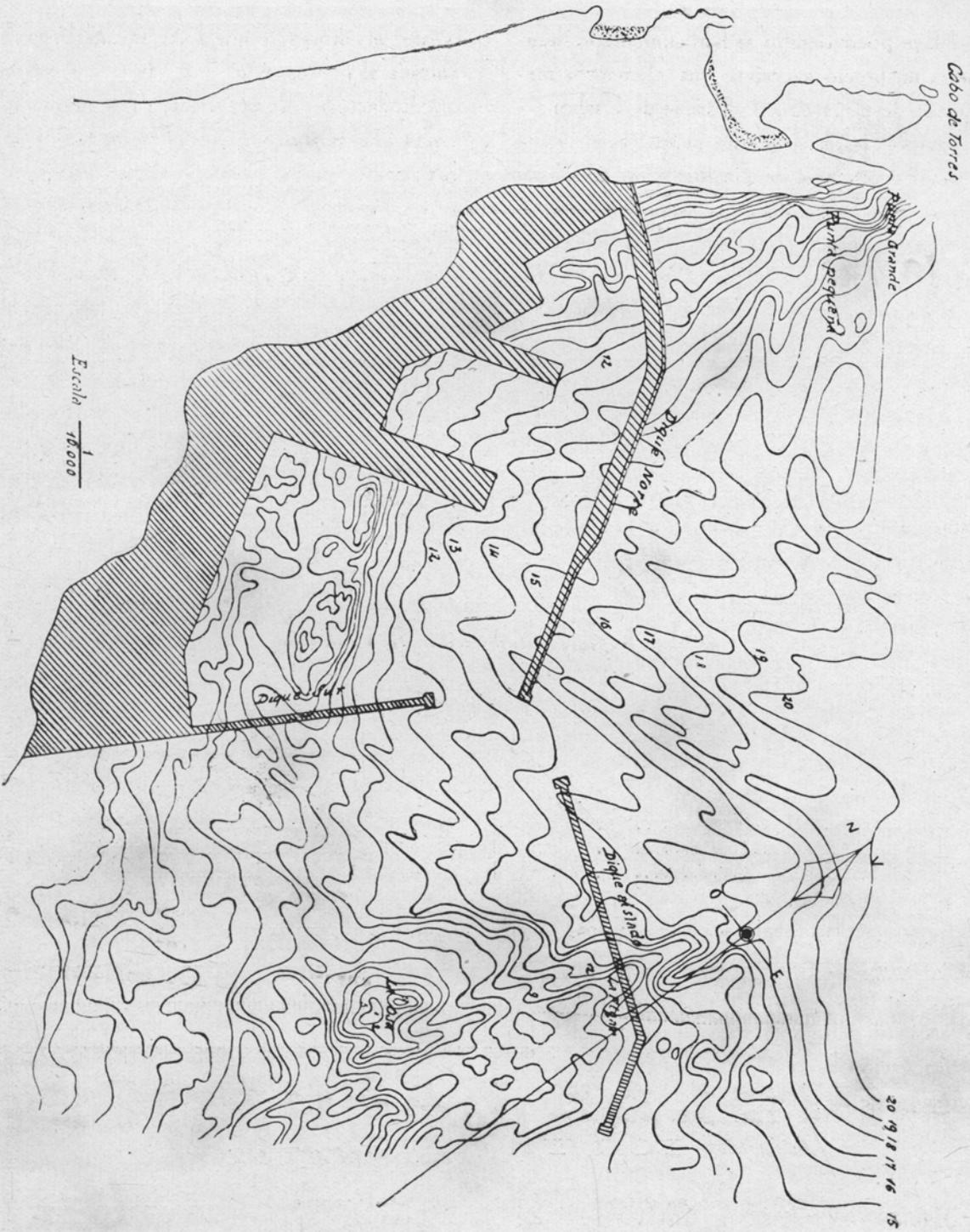
Ya en el año 1918, comprendiendo esta necesidad el entonces ingeniero director de la Junta de Obras Sr. Rodríguez de Rivera, siguiendo instrucciones dictadas al parecer, por la Inspección del Servicio Central de Puertos y Faros, redactó una memoria que lleva por título: «*Plan de ampliación del puerto de Gijón-Musel*». El Sr. Rodríguez de Rivera hace figurar en su anteproyecto, por primera vez, un *dique aislado* sobre el bajo de *La Figar*, de unos mil metros de longitud aproximadamente, en dirección normal a la de los temporales más frecuentes en esta costa, y de una sección análoga a la del dique Norte. El dique rompeolas aislado del morro Norte unos doscientos metros para dar entrada al puerto, tiene por objeto formar un *gran fondeadero* o *area de refugio*, sobre el bajo de *La Osa*, prolongación hacia el Este de la superficie actualmente abrigada por el dique Norte.

El ingeniero D. Manuel Becerra, que sustituyó en su cargo al Sr. Rodríguez de Rivera, aceptó el anteproyecto de este ingeniero en cuanto se refiere al dique rompeolas aislado, pero lo modificó en la parte correspondiente a los muelles complementarios, proyectando un dique Sur en dirección casi perpendicular a la rama más larga del dique aislado

(véase el dibujo) y que formara una boca de entrada al puerto comercial, de 200 metros, orientada 149° Norte, o sea, de la misma anchura que la boca exterior formada por los morros del dique Norte y dique aislado, de orientación $72^{\circ} 30'$ N. Esta orientación de la boca exterior, perpendicular a la travesía en mares tempestuosos, no obstante su anchura y su calado, ofrece indudablemente graves peligros al acceso de los buques a los puertos por las rápidas corrientes que en este sitio se establecerían. Posteriormente, el ingeniero don Eduardo Castro, aceptó también el proyecto del *dique aislado* aunque modificando ligeramente, según parece, la orientación de sus alineaciones.

Como se vé, por estos anteproyectos, prevalece entre los técnicos la antigua idea del puerto de refugio en vez de dar toda la importancia que merece a la del puerto comercial, por ser incesante su incremento de tráfico tanto de importación como de exportación, y por las posibilidades, cada vez mayores del aumento de la producción carbonera.

Es verdad que con el dique Sur proyectado y los nuevos muelles, se aumenta bastante la longitud de las líneas de atraque, pudiendo disponerse en total de una línea con calado mínimo de 10 metros, de 1.550 metros de longitud y 3.030 metros, con calado medio de 7,50 metros, pero esto es todavía insuficiente para las necesidades de un futuro próximo. Además, el dique aislado de *abrigo*... relativo, normal a la dirección predominante de los temporales, de un costo difícil o acaso imposible de calcular por las dificultades que seguramente ha de ofrecer su construcción, no aumenta en nada la longitud de las líneas de atraque puesto que no ha de servir para faenas comerciales y en cuanto al fondeadero, el



PLANO N.º 3
Ampliación del
Puerto
del Musel
Proyecto del
Ingeniero
D. Manuel
Becerra.
Año 1921.

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-Diel en impregnación de traviesas.

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

ACERO EXTRADULCE marca X equivalente al hierro sueco.

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

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

—••••• F L O T A •••••—

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

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

Telegramas - Telefonemas: Duro Duro Duro-Sama

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

área de abrigo es de poco calado para grandes buques y presenta bastantes peligros en las maniobras de los mismos, pues en su centro se hallan los bajos de *La Osa* de uno a cuatro metros de profundidad en baja marea equinoccial, siendo el calado medio en toda esta superficie de abrigo de unos ocho metros solamente.

En cambio existe en el Musel (como oportunamente hizo notar Arenal) una zona de abrigo natural y de un calado medio de 16 metros, cuya utilización resolvería a nuestro juicio, cumplidamente, los problemas planteados. Nos referimos a la zona comprendida entre el dique Norte y la Punta Pequeña del Cabo de Torres. La construcción de un muro dique más exterior que el actual que arrancara de las inmediaciones de esta Punta Pequeña y fuera aproximándose al morro del dique Norte hasta formar la boca del nuevo puerto también de unos 200 metros de anchura, formaría un puerto exterior excelente, completamente abrigado y de unas 30 hectáreas de superficie. La boca de este nuevo puerto podría quedar orientada lo mismo que la del puerto interior, una vez construido el dique Sur proyectado por el señor Becerra, o sea, $72^{\circ} 30'$ N. aproximadamente, y por lo tanto, en las mejores condiciones para las mani-

obras de entrada y salida de los buques. (véase el Plano núm. 4).

El nuevo dique, de unos 1.200 metros de longitud, compuesto, como el actual, de un muro-muelle y un muro-dique, aumentaría en mil metros las líneas de atraque de 16 metros de calado medio sobre las del proyecto del Sr. Becerra. De otra parte, podría ser aumentada en el porvenir, la longitud de estas líneas en otros mil metros, de 15 metros de calado medio, sobre la alineación norte del dique actual, haciendo desaparecer el *espaldón* o *parapeto* del muro-dique, que una vez construido el nuevo dique ya no tendría razón de ser, quedando dedicado, de consiguiente, todo el dique actual a muelle de tráfico, exclusivamente.

No se nos ocultan, aunque no estamos especializados en el asunto, las serias dificultades que ofrecería la construcción de este nuevo dique, aunque no las consideramos tan importantes ni tan difíciles de vencer como las que presentaría la construcción del dique aislado. Desde luego la cimentación del nuevo dique ofrece calados análogos a los del dique construido ya, o sea, de 10 a 16 metros. El arranque del muro debe ser muy reforzado a nuestro juicio, puesto que por su orientación normal a los temporales más violentos del Can-

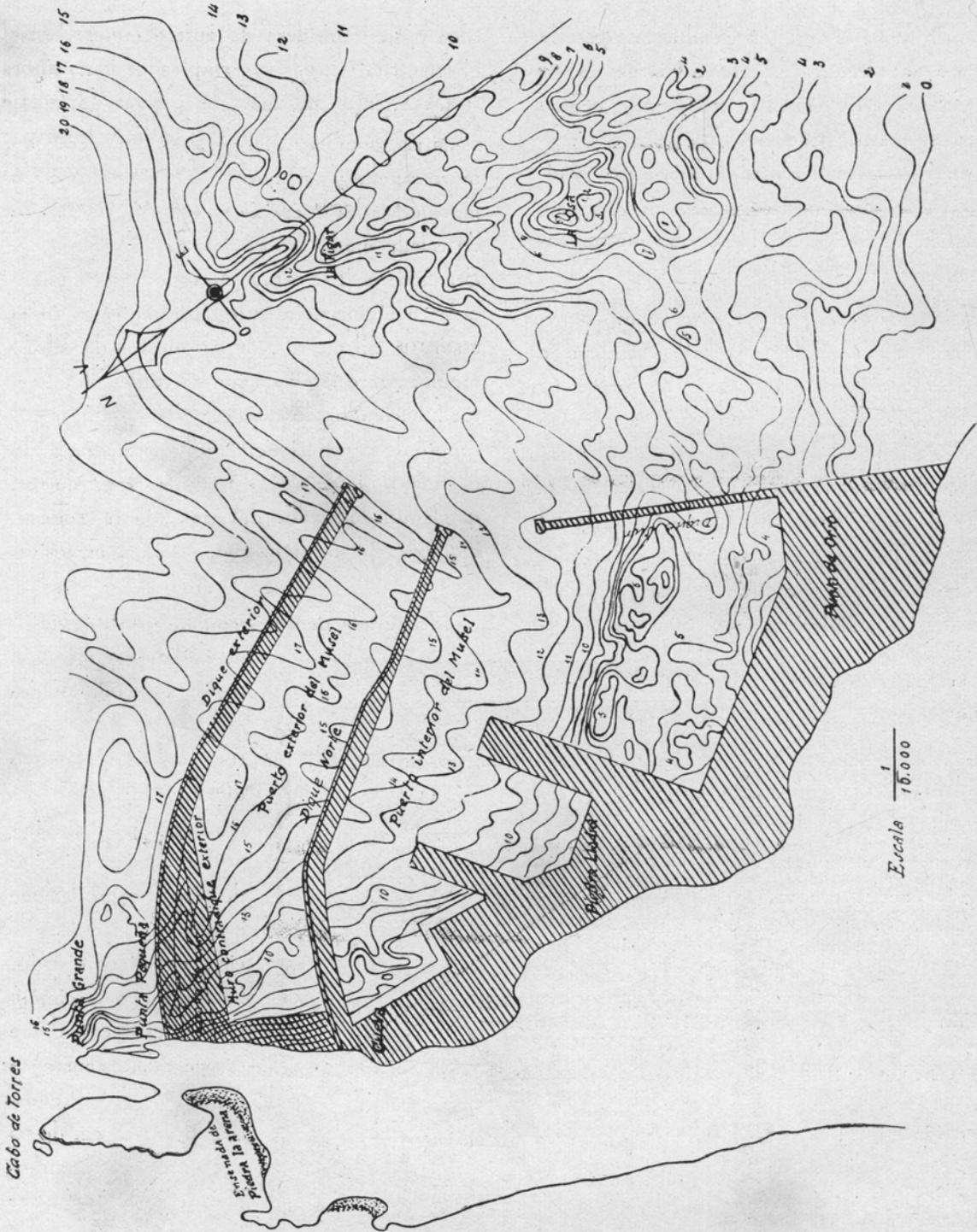
MUÑUZURI S.A.
APARTADO 49
BILBAO

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





PLANO N.º 4
 Ampliación del Puerto del Muelle
 Puerto Interior Proyecto del Sr. Becerra 60 Has.
 Puerto exterior Sustitución del Dique aislado por un Dique exterior y un contradique del autor. 30 Has.
 Año 1932.

tábrico, debe reunir características especiales de máxima resistencia. Por eso hemos previsto un *muro contradique exterior* de unos 500 metros, a manera de tornapunta, que al propio tiempo sirviera para aumentar en este sitio la superficie de tráfico comercial.

Este *contradique* debiera ser construido al mismo tiempo que el dique exterior y rellenado el espacio comprendido entre ambos, a medida que avanzara su construcción, a fin de ir conquistando el dominio marítimo en las condiciones de máxima resistencia, en la primera parte de la alineación del dique que es también la que ha de sufrir el mayor empuje de los temporales.

La longitud de las líneas de atraque tendría un aumento de 2.250 metros sobre la del proyecto del Sr. Becerra. Y el total de estas líneas si se llevara a la práctica la construcción del nuevo dique en la forma que proponemos y la del dique Sur y muelles interiores en la forma que propone el Sr. Becerra, sería de : $1.550 + 2.000 = 3.550$ metros con calado mínimo de 10 metros y calado medio de 15 metros : $3.030 + 250 = 3.280$ metros con calado medio de 7,50 metros.

El dinero empleado en esta clase de obras es un dinero bien reproductivo y de rápida amortización.

Según datos que me han sido suministra-

dos y que considero de entero crédito, en el puerto del Musel van empleados hasta ahora unos treinta millones de pesetas. Cálculase que el Estado obtiene al año un ingreso por impuestos y otros emolumentos del puerto, de unos 17 millones de pesetas. De modo que el puerto actual del Musel *se ha amortizado en los dos primeros años de su tráfico*.

No podría decirse otro tanto, de un acorazado, por ejemplo, que cuesta a la nación de cincuenta a cien millones de pesetas, y tiene un gasto fabuloso de sostenimiento.

Con 50 millones de pesetas se podrían construir muy probablemente, los muros y muelles que el Musel necesita para llegar a ser uno de los mejores puertos comerciales de España y contribuir eficazísimamente al desarrollo industrial de Asturias y de su producción carbonífera, en la medida que lo exigen cada día con mayor apremio sus grandes posibilidades naturales.

¿Qué espera pues el Estado para emprender la ampliación del puerto del Musel?

IGNACIO PATAC.

Gijón, 25 de abril de 1932.

P. D.—Escrito este artículo, el transversal N. O. de la Camocha ha cortado la caja de una nueva capa de carbón de gran potencia a la distancia que habíamos fijado en nuestra conferencia del teatro de Jovellanos, confirmándose así la existencia del pliegue anticlinal que dibujamos y expusimos en la pantalla.—I. P.

STEVENSON, BONET, IMPORT, S. A.

Consignatarios de buques

Carbones Nacionales y Extranjeros

Teléfonos 24552 y 24930

Telegramas: «Stevenson»

SEVILLA

Calle Moratín, núm. 7
Apartado 190

La importación de carbón inglés

SE ESTABLECEN LOS CUPOS PARA LA DEVOLUCIÓN DE DERECHOS ARANCELARIOS

La «Gaceta» del 25 del pasado mes, ha publicado una orden estableciendo los cupos para la devolución de derechos arancelarios a la hulla inglesa importada durante el noveno año de vigencia del Tratado con la Gran Bretaña. Dada la importancia de este orden, la copiamos a continuación.

Ilmo. Sr.: Vistos los Decretos de 21 de agosto de 1925, 20 de julio de 1926 y 26 de noviembre de 1929; el Tratado de Comercio con Gran Bretaña de 31 de octubre de 1922 y su Convenio complementario de 5 de abril de 1927 y la Orden de este Ministerio de 26 de febrero de 1932, publicada en la «Gaceta de Madrid» de 3 de marzo último:

Resultando que por el Ministerio de Agricultura y por esa Dirección general se han cumplido los trámites previos para formalizar la relación de importadores de hulla inglesa con derechos reducidos que sirva de base a la determinación de los cupos que han de asignarse a cada grupo:

Resultando que algunas empresas han rebasado en su consumo de carbón extranjero el coeficiente establecido por Decreto número 1.377 de 1927 y disposiciones complementarias:

Resultando que el sobrante de los cupos

reservados a los grupos A y B excede de la totalidad de la hulla recibida por los importadores del grupo C:

Considerando que las necesidades de las industrias de los grupos A y B quedan satisfechas dentro de los límites de tolerancia al consumo de carbón extranjero que autorizan las mencionadas disposiciones y que, por otra parte, no se puede conceder a las Empresas de transportes del grupo B mayor beneficio que el duplo de los que reporte al transporte del carbón nacional la rebaja de sus tarifas; y

Considerando que hasta la resolución de los expedientes originados por la petición de reducción arancelaria promovidos por los importadores del grupo C y de las reclamaciones que pudieran presentarse contra los acuerdos de esa Dirección general, no es posible determinar el sobrante que pueda reservarse para las importaciones de los importadores clasificados en el grupo D.

Este Ministerio ha tenido a bien disponer lo siguiente:

1.º El cupo de hulla inglesa con derechos reducidos que se asigne al grupo A de importadores (industrias siderúrgicas) durante el noveno año de vigencia del Tratado de Comercio con la Gran Bretaña (6 de noviembre de 1930 a 5 de noviembre de 1931) es de

212.858.822 kilogramos; el cupo asignado al grupo B es de 78.500 kilogramos; el cupo para el grupo C es de 537.062.678. Las cantidades sobrantes del grupo C, así como las que puedan resultar por cualquier causa por renuncia o desestimación de las peticiones en los grupos A, B y C, se aplicarán al grupo D. una vez que sean firmes los acuerdos de desestimación.

2.º Una vez hechas las rectificaciones, si alguna fuera procedente, por ese Centro directivo se dictarán los correspondientes acuerdos de devolución.

3.º Por ese Centro directivo se cuidará del exacto cumplimiento de lo que dispone el artículo 6.º del Decreto de 21 de agosto de 1925, practicándose las comprobaciones que estime necesarias y proponiendo a este Ministerio las sanciones a que hubiere lugar.

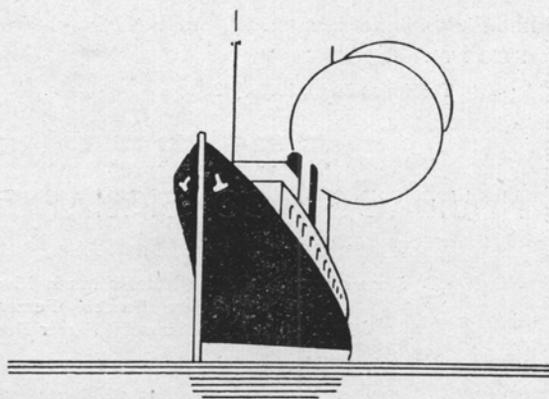
Lo que digo a V. I, para su conocimiento y efectos.

Madrid, 19 de abril de 1932.

P. D.,

ISIDORO VERGARA

Sr. Director general de Aduanas.



SOCIEDAD INDUSTRIAL ASTURIANA

FABRICAS DE MOREDA Y GIJON

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

Espino artificial, puntas de paris, hoja de lata

Para la correspondencia y pedidos dirigirse al Director de las

Fábricas de MOREDA y GIJON. - GIJON (Asturias)

Apartado 26 :: Telegramas: Moreda y Gijón

Fábrica de Metales de Lugones

ALAMBRE de cobre electrolítico de todos los diámetros

Id. de bronce silencioso » » » »

Id. de latón » » » »

BARRAS de cobre de todos los diámetros

Id. de latón » » » »

CHAPAS de latón de todas dimensiones

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

Minas de Carbón en Aller (Moreda)

Carbones de vapor y aglomerados, consumidos por ferrocarriles y tranvías de vapor, buques, marina de guerra y arsenales

Minas de Hierro en Belmonte

para la correspondencia, dirigirse al Director Gerente de la Sociedad «Industrial Asturiana». - Oviedo. - Apartado 27

Telegramas y Telefonemas: TARTIERE

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
Telefónica

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

FERRER PESET, S. A.

NAVIEROS - CONSIGNATARIOS - AGENTES DE ADUANAS

Agentes de la Compañía Naviera SOTA Y AZNAR, de Bilbao

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

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

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

GRAO - VALENCIA, MUELLE, 10 Y 11

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.^{ía}

◆ AVILÉS ◆

GRANDES ALMACENES DE FERRETERÍA

MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN - EFECTOS NAVALES

Ventas al detalle: Galán y Garcia Hernández, 41

Ventas al por mayor: Estación, 17 al 23

Teléfono 46

Apartado 20



INFORMACIONES VARIAS



BUQUES QUE HAN CAMBIADO DE NOMBRE

<u>NOMBRE ACTUAL</u>	<u>NOMBRE ANTERIOR</u>
«Mina Entregó».....	«Dionisio Nespral»
«Mina Sorriego».....	«Vicente Nespral».

EL SUBSECRETARIO DE MARINA

Por reciente decreto de 12 de Abril último, ha sido nombrado subsecretario del Ministerio de Marina el contralmirante de la Armada don Antonio Azarola y Gresillón, que era jefe de sección de Personal del mismo Ministerio y de la Jurisdicción gubernativa de Marina de Madrid.

Deseamos a tan distinguido jefe muchos aciertos en el nuevo cargo que ha pasado a desempeñar.

LAS ANTRACITAS DE LEÓN Y PALENCIA

La «Gaceta» del día 22 de abril último, publica una orden de la Dirección General de Minas y Combustibles fijando los precios provisionales para las antracitas de las cuencas de León y Palencia, sobre vagón mina, en la siguiente forma:

Menudo, 9 pesetas; grancilla, 19; granza, 45; galletilla, 65; galleta y cobles, 73; cribado, 68.

Estos precios empezaron a regir al día siguiente de su publicación en la «Gaceta» y sólo tendrá aplicación hasta fin de junio del corriente año.

CONDONANDO DERECHOS

En la «Gaceta» del día 19 de abril último,

ha aparecido una orden del Ministerio de Obras Públicas condonando los derechos de almacenaje y paralización de material con sus recargos, devenidos en la estación del puerto del Musel, afectando al Musel Norte o Junta de Obras de Aboño-Langreo, y en las varias de Gijón y en las de Veriña, Musel y Norte, en la siguiente forma:

Durante los días 13 de noviembre y 2 de diciembre para Musel-Norte o Junta de Obras y Aboño-Langreo; para las estaciones de Gijón y para el tráfico de carbones, del 16 al 27 de noviembre y desde el 20 de noviembre al 3 de diciembre, y para toda clase de tráfico en las estaciones de Gijón, Veriña, Aboño y Musel-Norte o Junta de Obras, desde el 8 de diciembre al 20 del mismo.

EN NORTE AMÉRICA AUMENTA EL TONELAJE

Según informes de la Oficina de Navegación del Departamento de Comercio, durante el mes de Marzo último la marina mercante norteamericana ha sufrido un aumento de 42.000 toneladas brutas, aproximadamente. Este tonelaje se distribuye entre 86 buques construidos en los astilleros americanos. En igual mes del año anterior el incremento fué sólo de 17.443 toneladas.

Los buques a que se refiere el de este año fueron: 3 vapores con 32.105 tons.; 11 barcos de motor de petróleo, con 768; 36 de motor de gas, con 571; 1 de vela, de 7 toneladas y 35 embarcaciones sin arboladura, con un total de 8.630 toneladas.

MUSEL

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 Abril	15 Abril	Ramón	4 000	Valencia.
2 id.	19 id.	Euzkera	2 200	Barcelona.
6 id.	23 id.	A. Senra.	4.500	id.
11 id.	cargando	V. Ruiz Senén.	5.750	id.
18 id.	esperando	Maruja y Aurora	4.500	id.
25 id.	id.	Rita Sister	5 000	id.
===== MUSEL - LANGREO.— 2.º TURNO =====				
31 Marzo	11 Abril	Mina Coto	3 700	Cádiz.
6 Abril	16 id.	Abando	2 700	Vallcarca.
11 id.	25 id.	Urola.	6 200	Barcelona.
12 id.	cargando	R. Alonso R	6.200	id.
19 id.	esperando	Norte.	5,000	id.
===== MUSEL - LANGREO.— 3.º TURNO =====				
6 Abril	16 Abril	Magdalena R. García	4 400	Barcelona.
9 id.	21 id.	Ciaño.	4.550	id.
15 id.	23 id.	Mosquitera	1 500	Cádiz.
18 id.	cargando	A. Fierros	2.350	Málaga.
19 id.	esperando	Mina Carrio	3 900	Barcelona.
20 id.	id.	José Navia Osorio.	1.500	Motril.
===== MUSEL - LANGREO.— 4.º TURNO =====				
6 Abril	12 Abril	Ruda.	480	S. Sebastián.
7 id.	13 id.	Juan Artaza	580	Pasajes.
7 id.	18 id.	Everest	800	Bilbao.
9 id.	19 id.	Bilbaino	800	Santander.
13 id.	21 id.	Elgueta	420	Bilbao.
15 id.	22 id.	María	400	S. Sebastián.
18 id.	23 id.	Juan Artaza	580	Pasajes.
19 id.	25 id.	Ruda.	480	S. Sebastián.
21 id.	cargando	Suevia	350	Vigo.
21 id.	esperando	Lolina	420	Zumaya.
21 id.	id.	Agadir.	620	Bilbao.
22 id.	id.	Caranza	550	S. Sebastián.
25 id.	id.	Bilbaino	800	Pasajes.
===== MUSEL—PARQUE DE CARBONES =====				
11 Abril	13 Abril	C. de Zubiria.	4.600	Valencia.
15 id.	18 id.	Sotón.	1.900	Bilbao.
15 id.	20 id.	V. de Chávarri	1.600	Valencia.
19 id.	22 id.	I. Figaredo	4.800	id.

GIJON

a carga de carbón por estos puertos
e Abril de 1932

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
2 Abril	11 Abril	Villamanrique	2.400	Sevilla.
6 id.	11 id.	Lalin	150	Santander.
9 id.	16 id.	Numa	4.400	Barcelona.
9 id.	18 id.	A. Senra	300	id.
15 id.	16 id.	Agadir	320	Bilbao.
15 id.	18 id.	Llodio	600	id.
15 id.	20 id.	Mosquitera	1.250	Cádiz.
16 id.	20 id.	Juanes	200	Zumaya.
18 id.		Sodupe	4.200	Barcelona.
18 id.	25 id.	Maruja y Aurora	2.500	id.
18 id.	20 id.	Sama	1.040	Bilbao.
19 id.	23 id.	F. L. de Ibarra	4.600	Tarragona.
23 id.	esperando	María Santiuste	500	Santander.
25 id.	id.	Duone	190	Zumaya
25 id.	id.	Sotón	1.900	Bilbao.
===== GIJÓN - DARSENA. F. C. DE LANGREO =====				
30 Marzo	12 Abril	San Jorge	250	Bilbao.
1 Abril	15 id.	San Eduardo	300	Zumaya.
2 id.	11 id.	Amador	280	Ferrol.
4 id.	13 id.	Josefa Mari	240	Villagarcía.
5 id.	19 id.	Magdalena	240	Santander.
7 id.	19 id.	Airoso	180	Cariño.
7 id.	20 id.	Lola	240	Santander.
9 id.	21 id.	Felicidad y Dolores	200	Coruña.
11 id.	22 id.	Amelia	150	id.
15 id.	23 id.	José G. Trevilla	260	Santander.
15 id.	25 id.	Rosario	120	Cariño.
18 id.	25 id.	Carmen	230	Santander.
18 id.	esperando	Monte Faro	180	Coruña.
19 id.	id.	Dionisia	250	Bermeo.
19 id.	id.	Duone	180	Zumaya.
19 id.	id.	Galicia	320	La Coruña.
20 id.	id.	Antonieta	120	Deva.
20 id.	id.	Rosita	140	Santander.
21 id.	id.	Lekeitiarra	200	Zumaya.
21 id.	id.	Zubieta	170	Lequeito.
21 id.	id.	Sisarga	150	Zumaya.
21 id.	id.	Juanito	150	Malpica.
22 id.	id.	Magdalena	230	Santander.
25 id.	id.	Chacartegui	200	Bilbao.
25 id.	id.	Juanes	200	Zumaya.

A V I L E S

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

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
2.^a decena de Abril.				
11 Abril	11 Abril	Iturri Ripa	380	Bilbao.
10 id.	11 id.	Manuela F.....	50	Fontán.
30 Marzo	12 id.	Ntra. Sra. del Carmen	5.448	Barcelona.
27 Abril	13 id.	Arantzazu.....	3.200	Huelva-Málaga.
8 id.	13 id.	Ínogedo.....	413	Requejada
10 id.	13 id.	Arnao.....	9	Bilbao.
14 id.	15 id.	Iturri-Ripa	380	Id.
9 Marzo	15 id.	María Isabel.....	108	Pontevedra.
2 Abril:	16 id.	Guillermo Schulz.....	3.564	Almeria.
14 id.	18 id.	Pepín Suárez.....	2	Luarca.
19 id.	19 id.	Arnao.....	102	Requejada.
19 id.	20 id.	Iturri Ripa.....	390	Bilbao.
TOTAL...			14.046	

Manuel G. Morán

EFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

Depositario exclusivo de la Vacuum Oil C^o 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.^o", de Birmingham

San Juan de Nieva (Avilés)

Telegramas
Telefonemas

MORÁN-AVILÉS

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

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

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
2.^a decena de Abril				
6 Abril	10 Abril	Jaime Girona.....	3.417	Santander.
7 id.	10 id.	Villa Selgas.....	185	Bilbao.
10 id.	13 id.	Aurora.....	966	id.
8 id.	13 id.	Asun.....	1.048	Cartagena.
13 id.	15 id.	El Caudal ..	1.054	Pasajes.
9 id.	15 id.	Río Miera	915	Bilbao.
14 id.	17 id.	Nervi6n.....	1.148	Pasajes.
10 id.	17 id.	Pep6n	559	id.
13 id.	17 id.	Mont Sant.....	892	Bilbao.
10 id.	19 id.	Marqu6s de Urquijo.....	3.710	id.
14 id.	19 id.	Caranza.....	558	Pasajes.
14 id.	19 id.	Ana.....	329	id.
17 id.	19 id.	Vito.	194	id.
6 id.	19 id.	Tarraco.....	3.311	Valencia.
14 id.	19 id.	Roberto.....	183	Pasajes
14 id.	20 id.	Jes6s Antonio :	1.538	Bilbao.
TOTAL...			20 407	

GRANDES ALMACENES DE EFECTOS NAVALES

DE

ENRIQUE VALDES T. PRIDA

PRECIOS SIN COMPETENCIA

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

TEL6FONO 19

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

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

		1. ^a DECENA	2. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.....	Turno 1. ^o	7.440,07	7.352,05
	Id. 2. ^o	7.013,34	5.981,60
	Id. 3. ^o	5.323,60	7.757,34
	Id. 4. ^o	2.086,64	2.627,18
	Grúas chicas	360,79	217,20
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.....	Cargaderos	2.479,90	24.101,12
	Grúas chicas	2.862,84	3.035,78
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C.	Cargaderos	2.832,04	2.252,34
	Muelles	429,00	427,00
Totales en las dos decenas.....		53.144,85	53.751,61
AVILÉS.....		12.340	14.046
SAN ESTEBAN PRAVIA.....		20.327	20.407

GUMERSINDO JUNQUERA

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



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



ORDEN DISPONIENDO SE AJUSTE A
LAS NORMAS QUE SE INSERTAN LA
ORGANIZACIÓN DEL JURADO MIXTO
DEL TRABAJO EN LA INDUSTRIA DE
TRANSPORTES MARÍTIMOS :—: :—:

Excmo. Sr.: Las características especiales de la industria de transportes marítimos, incluida a los efectos de la organización de los Jurados mixtos del Trabajo en el grupo 16 del artículo 4.º de la ley de 27 de noviembre último, exigen que se introduzcan algunas modificaciones en la organización que en esa ley se da a los Jurados mixtos, a fin de adaptarlos a la naturaleza propia de la industria de referencia. Convocada recientemente una Conferencia Marítima para estudiar y proponer, entre otros asuntos, la forma de realizar la expresada adaptación, de acuerdo con la propuesta de la misma y con el informe de la Comisión interina de Corporaciones, haciendo uso este Ministerio de las atribuciones que la confiere el artículo 6.º y disposición adicional 9.ª de la antes mencionada ley de 27 de noviembre último, ha acordado que la organización del Jurado mixto del Trabajo en la industria de transportes marítimos se ajuste a las siguientes normas:

1.ª Corresponderán a la industria de transportes marítimos un Jurado mixto Central del Trabajo y ocho Jurados mixtos menores, número que podrá ampliarse por el Ministerio de Trabajo cuando las necesidades de la industria lo aconsejen.

El Jurado mixto Central residirá en Ma-

drid y los Jurados mixtos menores se instalarán en los puertos y abarcarán la zona del litoral que a continuación se expresan:

En Bilbao, para las provincias de Guipúzcoa, Vizcaya y Santander; en Gijón, para la de Asturias; en Vigo, para la de Galicia; en Barcelona, para las de Cataluña e Islas Baleares; en Valencia, para las de Castellón, Valencia, Alicante y Murcia; en Málaga, para las de Almería, Granada y Málaga; en Cádiz, para las de Sevilla y Huelva, y en las Palmas, para las Islas Canarias.

2.ª Cada Jurado constará de las tres Secciones siguientes:

Primera Sección: De Oficiales.

- a) De cubierta.
- b) De máquinas.
- c) De radiotelegrafistas.

Segunda Sección: De titulados.

- a) Patronos.
- b) Motoristas.
- c) Fogoneros habilitados.

Tercera Sección: De personal subalterno.

- a) De cubierta.
- b) De máquinas.
- c) De fonda.

Cuando no exista en el puerto en que esté instalado un Jurado mixto menor representante genuino de los Radiotelegrafistas, la primera de las mencionadas Secciones constará tan sólo de los dos primeros grupos.

3.ª Los Jurados mixtos Central y menores se compondrán de un Vocal patrono y otro obrero efectivo e igual número de suplentes, por cada uno de los grupos de las tres Secciones que lo integran.

Los Jurados conocerán de los asuntos de su competencia, constituyéndose en Pleno, con todos sus Vocales o en Secciones, con los que las componen. En el primer caso, cuando se trate de cuestiones que afecten a profesiones comprendidas en las tres Secciones, y cuando lo estén tan sólo en una o dos de ellas, en el segundo.

Cuando no exista en el puerto en que esté instalado un Jurado mixto menor, nueve representantes genuinos de los patronos, se reducirá a tres el número de sus Vocales de dicha clase. En este caso, cada vocal patrono tendrá tantos votos como el número de las Secciones que reúnan.

4.^a La elección de los Vocales patronos y obreros, efectivos y suplentes, de los Jurados mixtos Central y menores, se verificará mediante una sola convocatoria por todas las Asociaciones de cada clase o profesión existentes en España que reúnan las condiciones que la ley señala.

5.^a Serán atribuciones del Jurado mixto Central:

a) Determinar para todos los oficios o profesiones del personal empleado en la industria de transportes marítimos, las condiciones generales de reglamentación del trabajo, salario, fijación del plazo mínimo de duración de los contratos, horario, horas extraordinarias, forma y requisitos de los despidos y de todas las demás de la reglamentación referida que sirvan de base a los contratos individuales o colectivos que puedan celebrarse.

b) Prevenir los conflictos entre navieros y el personal marítimo de carácter nacional o cuya acción pueda extenderse fuera de los límites de un Jurado mixto menor, procurando la avenencia en los casos en que aquéllos vayan a producirse.

A este objeto, el Jurado mixto Central procederá como se indica en el primer párrafo y en el inciso a) del artículo 39 y en los artículos 40 y 41 de la Ley.

c) La inspección superior, conforme a lo legislado del cumplimiento de las leyes sociales y especialmente de los acuerdos por él adoptados.

d) Formar el censo general con los censos que le remitan periódicamente los Jurados mixtos menores y mantener las relaciones precisas con el servicio central de oficinas de colocación.

e) Proponer al Gobierno las medidas de orden técnico y profesional que se consideren necesarias para la vida y el desarrollo de las profesiones de la industria de transportes marítimos.

f) Proponer cualquier otra función social de carácter general que redunde en beneficio del trabajo en la industria de transportes marítimos.

g) Intervenir en las diferencias de carácter general entre patronos y obreros en materia en que no aparezca determinada estrictamente su competencia, si patronos y obreros se someten de un modo expreso a su resolución arbitral.

6.^a Serán atribuciones de los Jurados mixtos menores del litoral, lo especificado en los incisos 2.º, 3.º, 4.º, 5.º y 7.º del artículo 19 y en los artículos 45 a 64 inclusive de la Ley, así como las demás estipulaciones contenidas en la reglamentación del contrato de trabajo marítimo.

Informarán además al Jurado mixto central sobre las condiciones de la reglamentación del trabajo marítimo en su región, proponiendo las normas que estimen más adecuadas, así como dará cuenta al mismo de las resolucio-

nes de importancia que vayan a tratar o adopten y puedan tener alguna repercusión en la zona litoral correspondiente a otro Jurado mixto menor.

A los efectos del inciso 3.º del artículo 19 de la Ley, los Jurados mixtos menores procederán como se indica en el primer párrafo y en el inciso a) del artículo 39 y en los 40 y 41 de la misma Ley, dando inmediata cuenta al Jurado mixto central, si se trata de un conflicto de carácter nacional o cuya acción pueda extenderse fuera de los límites de la zona litoral que corresponda al Jurado mixto menor de que se trate.

El Jurado mixto menor en que no tengan representación los radiotelegrafistas, no tendrá competencia para tratar las incidencias e interpretaciones que puedan presentarse en relación con dicho personal. Los que cuenten con la expresada representación, sólo podrán tratar, en relación con dicho personal, de aquellas cuestiones de disciplina y convivencia que en el régimen de a bordo se susciten.

7.ª Las cuestiones de la competencia de los Jurados mixtos que se susciten a bordo de un buque, se someterán, en el primer puerto de los que toque el buque en los que radique un Jurado mixto, al conocimiento de éste.

Si el interesado desembarcase antes de que

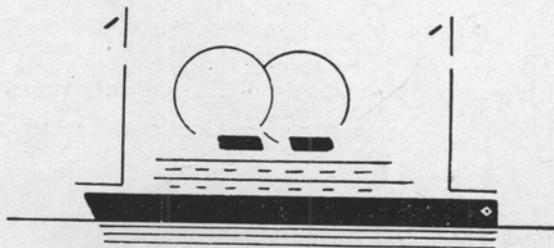
el buque llegue a un puerto en que resida un Jurado mixto, se someterá el litigio a la decisión del Jurado mixto correspondiente a la zona litoral en que se halle el puerto de desembarque.

8.ª En la oficina de los Jurados mixtos menores deberá haber permanentemente, de sol a sol, persona por los mismos designada para recibir e incoar inmediatamente cuantas reclamaciones puedan presentarse.

9.ª Los recursos a que se refiere el artículo 28 de la Ley, serán elevados por el Presidente al Jurado mixto central, en vez de hacerlo al Delegado provincial, como en aquel artículo se determina.

10. Se amplía hasta setenta y dos horas el plazo de veinticuatro que señala el inciso b) del artículo 40 de la Ley.

11. Se extiende a los patronos el derecho que a los obreros confiere el segundo párrafo del artículo 49 de la Ley. Madrid, 5 de abril de 1932.



ALMACENES DE
MAQUINARIA EN GENERAL

ESTUDIOS - PROYECTOS
ESPECIALIDADES TECNICAS

≡ J. VARELA IÑEVA ≡

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

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

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 - Calabrotes

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
COMPRVENTA 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.



CASA DEL RIO

MUEBLES

INSTALACIONES DE OFICINAS

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

PIDAN PROYECTOS

OVIEDO

Uría, 28

BANCO MINERO INDUSTRIAL DE ASTURIAS

GIJON

CAPITAL: 10.000.000 DE PESETAS

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

Compra-venta de monedas y billetes extranjeros

CAJA DE AHORROS

Intereses que abona: 3 por 100 anual

Dirección Telegráfica: BANMINAS

LEOPOLDO LÓPEZ BARRUTIA

BILBAO

Armador y Consignatario de Buques

Comisiones - Representaciones - Fletamentos

Apartado 127

Telegráfica } Kataliñ
Telefónica }

José Pérez Fernández

CARBONES CARDIFF Y DE ASTURIAS, SAL

CONSIGNACIONES Y FLETAMENTOS

EXPORTACIÓN DE PUNTAL DE PINO PARA MINAS

SEGUROS MARITIMOS

COMISARÍA DE AYERIAS

Teléfono núm. 39

Telefonemas: PÉREZ FERNANDEZ

Telegramas: PEFERNANDEZ

APARTADO NÚM. 20

VIBBAGARCIA DE AROSA

(PONTEVEDRA)

JOSÉ SÁNCHEZ DEL BUSTO

EXPORTACION DE CARBONES

Dirección Telegráfica: } JOSANBUS
» Telefónica: }

TELEFONO 2-90

Pi y Margall, 35 - 1.º

GIJON

Baltasar Palacios

Capataz de Buques

CONTRATISTA DE CARGAS Y DESCARGAS Y ESTIBAS DE CARBÓN
CALABROTOS 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)

— T O L D O S Y B A N D E R A S —

“ E C H A N I Z ”

TELÉFONO 208

G I J Ó N

PEDRO PRENDES

ALMACENES DE MADERAS
DE TODAS CLASES

IMPORTACIÓN DIRECTA

G I J Ó N

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

G I J Ó N

CONSIGNACIONES, FLETAMENTOS
CARBONES, SEGUROS

AGENCIA DE ADUANAS

TELEFONOS { URBANO Núm. 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

LUIS LIAÑO (S. en C.)

ARMADORES Y CONSIGNATARIOS DE BUQUES

SANTANDER

Telegramas } **LIAÑO**
Telefonemas }

Apartado 18 :: Teléfono 2850

Oficinas: Paseo de Pereda, núm. 35

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

JUAN ANIEL QUIROGA

(SUCESOR DE JUAN JOSE PASTOR)

BURCEÑA - BARACALDO

:: VIZCAYA ::

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

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.

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, barcazas, gasolinos y botes.

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

Fundiciones de hierro bronce, acero moldeado y aceros especiales.

Fabricación de tornillos, tuercas y remaches

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

Dirección postal, Apartado 13 - Bilbao

Dirección telegráfica, Euskalduna - Bilbao

GASCUE Y CRUZ

San Sebastián y Pasajes

Consignatarios

Carbones

Fletamentos

AGENTES COMERCIALES

DE LA

Sdad. Metalúrgica Duro-Felguera

Dirección Telegráfica y Telefónica:

GASCUECRUZ

Teléfono... 10.435.— San Sebastián

» ... 5.149.— Pasajes

Jesús García Castillo

Armador y Consig-
nario 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 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^o de New-Orleans, LA.

(Servicio regular entre los puertos del Golfo y España)

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

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

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

G I J O N

Telegramas y Telefonemas: **H A R O**

Instituto, 30-1.^o

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 34 ♦ Telegráfica: Vega ♦ Teléfono 78