



AÑO III

GIJÓN 15 DE NOVIEMBRE DE 1932

NÚM. 50

ASTILLEROS DE FOMENTO

=====
G I J O N
=====

CONSTRUCCIONES NAVALES
=====
Y METALICAS
=====

Entramados de edificios - Cubriciones - Lavaderos
para minas - Material fijo y móvil de F. C.

Vías del F. C. Norte y F. C. Langreo
dentro de los Talleres.

Director Propietario: **D. RAMÓN F. MONTES**

Dirección: M. Pola, núm. 2

Teléfono 23-42

LUBRIFICANTES OLGOMTRA

ESPECIAGES PARA AUTOMÓVIGES, MÁQUINAS
MARINAS Y MAQUINARIA EN GENERAL

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

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

OVIEDO

**Emulsiones
de Asfalto**

FLINTKOTE

**Para usos
industriales**

PINTURA ANTICORROSIVA PARA PROTECCIÓN TOTAL Y PERMANENTE DE TODA CLASE DE METALES
CONSERVACIÓN DE CUBIERTAS DE HIERRO Y MADERA DE BUQUES, MAMPAROS, BODEGAS, ETC., ETC.
PROTECCIÓN DE REVESTIMIENTOS DE CALDERAS Y DE NEVERAS
CONSERVACIÓN E IMPERMEABILIZACIÓN DE TEJADOS Y TERRAZAS
SUPRESIÓN DE LAS CÁMARAS DE AIRE

SOCIEDAD PETROLÍFERA ESPAÑOLA.- MADRID

AGENTE-DEPOSITARIO PARA ASTURIAS Y LEÓN:

Correo: Apartado 90
TELÉFONO 24-00

A. PAQUET

Telegramas } PAQUET
Telefonemas }

CONSIGNATARIO DE BUQUES

Muelle, 2, 4 y 6. - GIJÓN

AGENCIA DE ADUANAS

GABIÑO FELGUEROSO

CARBONES

GIJÓN

Calle 27 de Diciembre, núm. 2, 2.º

Dirección { **Telegráfica:** }
 { **Telefónica:** } **GABIROSO**

Teléfono 31-23
Apartado 79

"ASTURIAS MARÍTIMA"

TARIFA DE ANUNCIOS POR INSERCIÓN

Cubierta exterior ..	{	Plana completa. 60 ptas.		$\frac{1}{8}$ de plana... 150 ptas. al año (sin descuento)
		Media plana... 35 id.		Descuentos. {
		Cuarto plana... 20 id.		
Cubierta interior...	{	Plana completa. 50 ptas.		Contratos por un año 25 0/0
		Media plana ... 30 id.		Los anuncios en texto no tienen descuento.
		Cuarto plana. .. 15 id.		
Demás hojas.....	{	Plana completa. 40 ptas.		Suscripción por un año a la Revista... 25 ptas.
		Media plana 22 id.		Id. por un semestre 13 id.
		Cuarto plana... 12 id.		Los anunciantes recibirán la Revista gratis.



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

Depósitos flotantes y 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

Expendiduría Oficial de la Sociedad Unión Española de Explosivos

FERRETERÍA Y QUINCALLA

Herramientas para Ferrocarriles y Carreteras

Depositarario de los Contadores de agua "FRAGER" "ESTRELLA" y "COMETA"

EFECTOS PARA LA MARINA

San Bernardo, 8 y Melquiades Alvarez, 1 y 3

Teléfono 22-10

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

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

HIJOS DE ARRARTE, S. L.

SANTANDER

EFECTOS NAVALES

FABRICA MECANICA DE CORDELERIA

Méndez Núñez, 6 - Teléfono 1280

Apartado núm. 4

Telegramas

Telefonemas

Arrarte



"EL ÁNCORA"

EFECTOS NAVALES

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

ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

GIJÓN

MUELLE, 30

TELÉFONO 31-38

Direc. Telg.: ÁNCORA

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)

"GA NAVAR"

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. FOLEAS

Felipe Menéndez, 6

GIJÓN

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

ELECTRO-MECANICA GIJONESA

VIUDA DE JUAN RAMON

CONSTRUCCIONES ELÉCTRICAS

INSTALACIONES DE BUQUES

Travesía de los Campos, n.º 4

Teléfono núm. 24-14

GIJÓN

CABO DE PEÑAS, S. .A

Fábrica de Conservas de Pescados

LUANCO

(ASTURIAS)

Telegráfica: PEÑAS :-: Teléfono n.º 2

ELECTRO-SOLDADORA ASTURIANA

Director: D. PEDRO SABANDO

SOLDADURA ELÉCTRICA

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

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

Oficinas: Covadonga, 24, bajo :: Teléfono 17-43 :: Dirección telegráfica: Jaenieke

GIJÓN

Acha y Arregui

CONSIGNATARIOS DE BUQUES
AGENTES DE ADUANA

Agentes de VAPORES COSTEROS S. A. Bilbao

Dirección telegráfica: ACHARREGUI

Teléfonos: 15.081 y 15.949

Plaza de Uribitarte, 5 **BILBAO**

ABAITUA Y COMPAÑÍA

Representantes de la Sociedad Metalúrgica DURO - FELGUERA

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

SEGUROS MARÍTIMOS

Telegramas "Abaituaco" - Teléfono 15.755

BILBAO - Plaza Elíptica, n.º 1

JOSÉ FERNÁNDEZ RUIZ

ARMADOR Y CONSIGNATARIO DE BUQUES

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 N.º 20-36

Oficinas: Melquiades Alvarez, 4 - GIJÓN

ARTAZA Y COMPAÑÍA

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 Via, 6

Pasajes (Guipúzcoa)

LIQUIDADOR DE AVERÍAS
LUIS HERMIDA HIGUERAS
≡ CONSULTOR MARÍTIMO ≡

MANUEL CORTINA, 10
MADRID

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: SAIREVA
TELÉFONO 35.577

Joaquín Davila y Comp.^a

≡ VIGO ≡

**Consignatarios de Buques
Carbones-Seguros**

Telegramas: DAVILA - Teléfono 201 - Apartado 80

HISPANO RADIO MARITIMA

Alcalá, 16. - MADRID

Estaciones de telegrafía y telefonía sin hilos y radiogoniómetros sistema Marconi, Telefunken, S. F. R. y S. B. R. para toda clase de buques.

Sondas ultrasonoras Langevin Florisson.

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

Detalles y presupuestos 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; La Coruña: Avenida de los Mártires de Jaca, 8; Gijón: Instituto, 4 y 6; Sagunto: Libertad, 26; San Sebastián: Inspección de H. R. M., Francisco Andonaegui, 5 (Pasajes), o Idem: D. Alberto Alonso Berrueta, Francisco Andonaegui, 5 (Pasajes); Vigo: Inspección de H. R. M. Paraguay, 8, o Don Santiago Montenegro, Teófilo Llorente, 5.

Joaquín Velasco

Langreo, 2

≡ GIJON ≡

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

VAPORES:

"Mina Piquera"
"Mina Coto"
"Mina Carrió"
"Mina Sorriego"
"Mina Entrego"



AÑO III	GIJÓN 15 DE NOVIEMBRE DE 1932	NÚM. 50
REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232		

SOBRE UN INTERESANTE FOLLETO

La ampliación del puerto del Musel

Hemos prometido volver a escribir sobre el interesante folleto de ampliación del puerto del Musel, editado por la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, según el informe de sus vocales los Sres. Junquera y Suárez Morís, y esta promesa vamos a cumplirla ahora, ocupándonos de su capítulo III que se refiere al historial económico del puerto, pues se trata de un estudio documentadísimo que han hecho sus autores y que dice mucho de lo que en el futuro puede ser el Musel.

Por los datos estadísticos reunidos, se advierte que con la construcción del Musel se ha obtenido un puerto de gran necesidad nacional, como quedó demostrado durante la pasada guerra, pero además de esto que ya es lo bastante para mantener constantemente el interés de que prospere, hay un dato de lo más halagador: que nuestro puerto produce beneficios al Estado, ya que son muy impor-

tantes las rentas que se obtienen por diferentes conceptos. El Musel viene bastándose a sí mismo desde 1906, pues desde entonces hasta el 1930, su coeficiente promedio de explotación ha sido a 0,80; claro que en el pasado año éste se convierte en 1,13, pero es preciso advertir la anormalidad en que se desarrolla el tráfico mundial desde entonces. Cuando éste se normalice, contará el Estado con un puerto de gran utilidad nacional dada su estrategia y que no tendrá precisión de sostener, sino más bien le servirá para percibir beneficios, como queda demostrado en el cuadro de ingreso por renta de Aduanas, que en 1931 fué de 17.014.295 pesetas.

El estudio económico a que nos referimos, comienza en 1909, año desde el cual puede decirse parte el historial de tráfico de nuestro puerto. Y desde entonces la atracción de movimiento que hasta el mismo se ha derivado es importantísimo. A medida que pasaron los

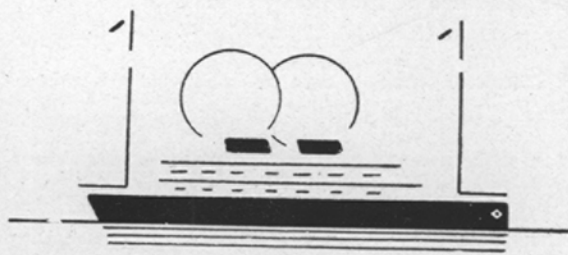
años la progresividad de su tráfico se acelera, y así vemos que el total de importación era en 1909 de 185.645 tons. y en 1929 alcanza la cifra de 521.611, sufriendo durante los dos últimos años un descenso motivado por la depresión que existe en todos los tráficos del globo. Pero donde más se destaca el desarrollo del Musel es en las exportaciones que en el año de referencia era de 455.230 tons. y en 1.930 llegan a 2.054.954. Tan es así que se sitúa en el cuarto lugar de los demás puertos de España en cuanto a tonelaje movido, siendo Bilbao, Barcelona y Huelva los únicos que le superan.

Estos datos son lo suficientes para que quede patente la necesidad de una inmediata ampliación del Musel, que se significa en el informe. Pero aún hay más que la deja bien demostrada, como es el advertir la densidad del tráfico de cabotaje que da un coeficiente de 95, situándole a la cabeza de los puertos de España, pues Barcelona y Bilbao, que le siguen, tienen el 54,80 y el 19,20, respectivamente. Esto hace que el Musel sea uno de los puertos del mundo que tienen más aprovechamiento por metro cuadrado de explotación.

Podríamos exponer aquí otros datos no menos interesante que los anteriores y que dicen

muy bien de nuestro puerto, más los expuestos son lo bastante para quedar bien sentado lo urgente que es pedir la ampliación del Musel, pues el tráfico que en el mismo se desarrolla no comprende sólo a mercancías de Gijón ni para Gijón en su totalidad; pertenecen a la provincia asturiana que las remite o que las recibe para reexpedir las a la región castellana o más allá. Pero esta marcha progresiva de tráfico empieza ya a estrecharse en el estrecho cauce del Musel que necesita una rápida expansión para atender al movimiento con el que se le favorece por su situación estratégica, necesidad a la cual debe ponerse sin demora manos a la obra para que no se entorpezca el auge adquirido.

Reiteramos la felicitación que el pasado número enviamos a los señores Junquera y Suárez Morís por este trabajo que no solo ha de contribuir al conocimiento del problema de nuestro puerto, sino a acuciar a todos para resolver tan importante asunto.



ANTONIO SUARDIAZ VALDES

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

Servicio de cabotaje entre puertos del Cantábrico

FLOTA

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



MERCADO DE FLETES



Este mercado se encuentra bajo un ambiente de paralización, pues las órdenes de fletamento que salen son en número considerablemente reducido, tratándose exclusivamente de viajes para puertos del Cantábrico a base de pequeños tonelajes. El haber siempre barcos disponibles en puerto motiva que tales órdenes sean tomadas inmediatamente a los tipos de fletes acostumbrados, no dando lugar al aumento tan lógico y corriente en esta época por lo propicia que es a las arribadas por mal tiempo.

Tanto para el Sur como para el Mediterráneo, la carencia de órdenes toma características de absoluta, ya que los viajes que se realizan para ambos sectores son órdenes para cumplir contratos anteriores. Durante la pasada quincena únicamente se ha registrado el

fletamento de un buque para Barcelona al tipo de 13,25 la tonelada, cargando por el turno de Langreo-Musel.

La huelga minera declarada ayer en esta región, está motivando el que los buques que llegan a estos puertos los abandonen seguidamente, ya que no se verifican embarques de carbón por no realizar facturaciones las minas.

No solamente esta situación anormal, sino también la vuelta a la depresión que parecía haberse aminorado, obligará a que los buques que recientemente se desamarraron sean otra vez inmovilizados, ya que por otra parte la promesa del Gobierno de una futura importante salida de carbones no se ha realizado aún, y ante el conflicto hullero existente no se sabe las medidas que se adoptarán.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

Pasajes.....	—Vp.	440 ts.	Ptas. 11,50	Langreo.
San Sebastián..	»	460 ts.	» 10,—	íd.
Id. ..	»	340 ts.	» 11,—	íd.
Id. ..	»	180 ts.	» 11,25	íd.
Zumaya.....	»	220 ts.	» 11,—	íd.
Id.	»	300 ts.	» 10,50	íd.
Bilbao	»	440 ts.	» 9,—	íd.
Id.	»	300 ts.	» 8,50	Norte.
Castro-Urdiales ..	»	120 ts.	» 10,50	íd.
Santander....	»	340 ts.	» 10,50	Langreo.
Id.	»	140 ts.	» 11,—	íd.

Coruña	—Vp.	160 ts.	Ptas. 10,50	Langreo.
Id.	»	120 ts.	» 10,50	Norte.
Barcelona.....	»	4.200 ts.	» 13,25	Langreo.

PRAVIA a

Bilbao.....	—Vp.	1.000 ts.	Ptas. 7,50
Id.	»	220 ts.	» 10,—
Coruña.....	»	900 ts.	» 10,—

RETORNOS:

Bilbao-Musel....	—Vp.	760 ts. mineral	Ptas. 5,—
Bilbao-Pravia....	»	800 ts. mineral	» 5,—
Mediterráneo-Galicia—	»	1.500 ts. sal	» 10,—

Hijos de CASIMIRO VELASCO

Telegramas y Telefonemas: **CASIMIRO**
Apartado núm. 67 **Teléfono 32-00**

GIJON

Agentes de las líneas de navegación:

NORDDEUTSCHER LLOYD
LLOYD ROYAL BELGE
DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT «NEPTUN»
Wm. H. MULLER & C.
THE ISAACS LINE
GANS STEAMSHIP LINE
CORRESPONSALES DE LA AMERICAN EXPRESS C.^o

AGENCIA DE ADUANAS

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



FEDERICO G. FIERRO
ARMADOR Y CONSIGNATARIO
Comisionista y Agente de Aduanas
Banquero

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

de la S. A. Hulleras del Turón,
de S. A. Altos Hornos de Vizcaya,
de S. A. Fábrica de Mieres,
de S. A. Vapores Costeros,
de Ibarra y Compañía,
de 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

TALLERES DEL ASTILLERO

SOCIEDAD ANÓNIMA
ASTILLERO (Santander)

MATERIAL PARA FERROCARRILES
Vagones, puentes, grúas, cambios y cru-
zamientos de vías, material
para señales, etc.

DIQUE SECO

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

MAQUINARIA Y MATERIAL PARA OBRAS
PÚBLICAS Y PUERTOS

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

ASTILLERO (SANTANDER)
TELÉFONO NÚM. 20

LA CUESTIÓN HULLERA EN SU FASE ACTUAL

II

Decíamos al principio de nuestro artículo anterior que las empresas hulleras no pueden colocar actualmente su producción de carbones menudos.

En efecto: desde el 1.º de Octubre de 1932, la existencia de carbones menudos y schlamms ha aumentado en 120.000 toneladas y esto a pesar de que en estos doce meses han ocurrido los siguientes hechos que han motivado que dicho aumento no fuera mayor:

1.º—La Sociedad Hulleras del Turón ha dejado de trabajar desde el mes de Febrero un día semanal: esto ha originado una disminución de producción de 75.000 toneladas de las cuales 45.000 son menudos y schlamms.

2.º—La Sociedad Fábrica de Mieres ha trabajado solo 5 días por semana en los meses de Julio a Octubre lo que se traduce en una disminución de producción de 30.000 toneladas de las cuales 20.000 son menudos y schlamms.

3.º—Las Sociedades Industrial Asturiana y Hulleras de Riosa han dejado también de producir por parada de sus explotaciones un tonelaje de 60.000 toneladas de las cuales 40.000 son menudo.

Considerando sólo estas tres disminuciones importantes ocasionadas por la crisis actual y teniendo en cuenta el aumento de las existen-

cias, resulta que en 12 meses y en un régimen normal de trabajo tendríamos un déficit de salidas de menudos y schlamms de 225.000 toneladas, es decir, un déficit mensual de 19.000 toneladas en números redondos, y como la producción anual de menudos y schlamms es de (sobre una producción de 4.500.000) 2.700.000, vemos que el déficit es sólo del 9 % escaso de la producción de esta clase de carbones.

La grave crisis que sufren ahora todas las ramas de la construcción justifica por sí sola este déficit de salida; en efecto, la crisis de la construcción determina la de estas tres fabricaciones: a) la de la siderurgia; b) la de fabricación de cementos, y c) la fabricación de ladrillos, en cuyas tres fabricaciones el consumo de carbones menudos es dominante.

Para considerar como influye la crisis de la siderurgia en el consumo de carbones menudos basta hacer presente que de los 17 hornos altos que existen en España con capacidad diaria de producción de 3.000 toneladas de lingote, solo funcionan ahora ocho, con capacidad de producción de 900 toneladas diarias; es decir, que la fabricación de lingote está a solo el treinta por ciento de su capacidad de producción; claro es que nunca se puede suponer que todos los hornos altos estén encendidos al mismo tiempo, pero es lo cierto que

hace dos años la producción diaria era de 2.000 toneladas y que ahora es solo de 900; esta disminución supone un menor consumo de cok de 1.300 toneladas y suponiendo que el carbón empleado en su fabricación sea en una proporción de un 60 por 100, carbón nacional, justifica, solo esto, una menor salida mensual de carbón menudo de 23.000 toneladas, es decir más de la totalidad del déficit que tenemos hoy.

Unamos a esto la paralización en la fabricación del cemento (del orden de un 30 por 100) y la de ladrillos que consume exclusivamente menudos y schlamms y no es necesario profundizar más para explicarnos las razones de la falta de salidas de los carbones menudos de Asturias.

¿Qué medidas cabe adoptar para resolver esta situación que plantea este déficit de salidas?

El problema hay que confesar que no es muy complicado ni de ardua resolución pues aunque la economía española no es una economía fuerte y próspera no cabe empequeñecerla en tal forma que sea un problema irresoluble la colocación mensual de 19.000 toneladas de menudos de carbón.

Creo que hay que buscar, en primer término, la forma de aumentar el consumo de carbón menudo tratando de intensificar la producción de lingote; todo el mundo sabe que la producción de productos férreos en España está *ferreamente* protegida por un arancel que no permite la entrada del producto extranjero, pero se dá la circunstancia que la chatarra que se importa en España no tiene en cambio derecho arancelario alguno, pues no puede considerarse como tal el de 3 pesetas-oro que gravan la tonelada; ocurre así que mientras el arancel de los productos terminados se ha cal-

culado como si todas las primeras materias fueran españolas se benefician actualmente los siderúrgicos del margen que les supone la importación de una primera materia como la chatarra que no tiene derechos de entrada y como este producto, la chatarra extranjera, está ahora a precio muy bajo en el extranjero como consecuencia del desgüace de barcos, hace en estos momentos una encarnizada competencia en el mercado español a los lingotes y chatarras producidos en el país y llega a tal punto esta competencia que actualmente los siderúrgicos que tienen instalaciones de hornos altos se ven en la precisión o aprecian la conveniencia de apagar sus hornos altos o de disminuir su producción para emplear en sus hornos de acero la chatarra extranjera que resulta hoy en fábrica más barata que el lingote que pueden producir en sus instalaciones propias.

Por otra parte las ventas de lingote que se hacían antes para la obtención del cobre en la provincia de Huelva, han quedado prácticamente anuladas, pues estos productores de cobre (Compañía de Río-Tinto, Tharsis, etc.) importan chatarra para este objeto.

Y por si esto fuera poco al calor de esta importación libre de derechos se introducen en España chatarras especiales (trozos de bandajes, ejes de f. c., recortes de chapa gruesa, etc.) que sin emplearse en el horno de acero, es decir, sin fusión previa, sino solamente con un recalentado en los hornos corrientes pueden ser relaminadas, y así se están produciendo en muchas provincias españolas (Guipúzcoa, Vizcaya, Sevilla, Barcelona, etc.) cantidades importantes de productos que hacen una competencia desastrosa a las fábricas nacionales que emplean solamente primeras materias nacionales y que obligan a estas fábricas

a utilizar también estas chatarras extranjeras que quitan trabajo a las minas de carbón, a las de hierro y a los obreros siderúrgicos.

Y no se diga ahora que el disminuir la importación de estas chatarras puede originar quejas de los países exportadores; la chatarra no ocupa en su producción obreros y por otra parte dichas exportaciones están reguladas y se consideran en muchos tratados de comercio como una concesión especial (tratado con Francia) la de aquel país que permite su salida; no ha de haber por tanto reclamaciones más o menos diplomáticas por la supresión de la introducción de la chatarra extranjera en España.

Si fuera posible llegar a la supresión de la chatarra esto solo supondría la resolución del problema que nos ocupa pues estimamos en 125.000 toneladas la importación actual y la sustitución de esta cifra por lingote supondría la colocación en el mercado nacional de más de 200.000 toneladas de menudos; no es conveniente quizás por el momento llegar a esa supresión absoluta, pero si creo factible regular el empleo de la chatarra, llegando a utilizar en los hornos de acero un 50 por 100 de lingote nacional, previa una regulación del precio de éste, y llegar así, aún con la producción reducida que hay hoy, a aumentar en 5.000 toneladas mensuales el consumo de lingote; uniendo a esto el aumento de consumo que puede suponer la cementación del cobre y el evitar el empleo de la chatarra extranjera para el relaminado, calculo en 11.000 toneladas mensuales de carbón menudo el aumento que podría conseguirse con la regulación del empleo de la chatarra extranjera en los hornos de fundición del acero.

Hay otra rama de la industria en la que sería posible aumentar la salida de subproduc-

tos si se dedicara a ella una protección directa en forma de primas o subvenciones. Me refiero a la fabricación de ovoides y aglomerados; una de las clases que encuentra hoy más dificultades para colocarse en el mercado son los schlamms que no encuentran salidas, aun tratándose de productos obtenidos por flotación y con solo el 10 por 100 de cenizas, ni a los precios de 17 y 18 pesetas a que les cotizan hoy sobre wagón-mina los productores asturianos.

Los ovoides y briquetas fabricados con estos schlamms requieren un mayor consumo de brea que los fabricados con menudos y es más costosa también la fabricación por el secado previo que requieren, pero de todos modos creo que con una ayuda modesta del Estado y con la liberación de los derechos arancelarios de la brea podría conseguirse el transformar estos schlamms y menudos en ovoides y briquetas obteniendo para los productos finales precios de coste similares a los que tienen hoy el cribado y la galleta para la venta sobre wagón mina.

Se encontrarán seguramente dificultades para la colocación de estos productos entre los consumidores de carbón, pero creo que desde el primer momento podría conseguirse:

1.º—Sustituir la granza que se dá ahora gratis a los obreros mineros para su consumo, por la misma cantidad de ovoides fabricados con schlamms, puesto que en este consumo, la cuestión dureza no tiene gran importancia; esta sustitución permitiría sustituir 6.000 toneladas mensuales de granza por schlamms.

2.º—Sustituir en las locomotoras mineras y en las calderas de los buques carboneros relacionados con las empresas hulleras los cribados y granos que se emplean hoy con briquetas fabricadas con mezclas en partes iguales de

menudos y schlamms; estimo que estos buques que suponen 80.000 toneladas de carga podrían utilizar briquetas en lugar del cribado que gastan, y esto puede suponer una nueva utilización de 4 a 5.000 toneladas mensuales de menudo, que unido al consumo de las locomotoras de minas hace llegar a 5.500 toneladas de salida mensual.

Estas dos salidas de menudos y los ovoides y briquetas que paulatinamente fueran colocándose en el mercado permiten confiar en un aumento gradual de estas salidas y en la posibilidad de incrementar la producción de menudos.

En resumen, vemos que solo con la regulación de la importación de la chatarra extranjera y con el fomento de la fabricación de aglomerados hay base sólida para conseguir incrementar la salida mensual de menudos de

Asturias en más de las 19.000 toneladas que supone actualmente el déficit que se nota.

Quedan después aquellas medidas generales que hagan salir a la construcción del marasmo en que hoy se encuentra, entre las cuales podemos citar el desarrollo de las obras públicas y la continuación de la construcción de los ferrocarriles así como la renovación de las vías de los existentes que tanto influyen en el consumo de nuestros carbones.

Creo que el asunto de la salida de los carbones menudos puede tener una solución relativamente rápida y que hay que conseguirla poniendo todos en ella el entusiasmo y decisión que requiere asunto tan vital para la economía de Asturias.

ANTONIO LUCIO VILLEGAS.
(Ingeniero de Minas)

Noviembre 1932.

STEVENSON, BONET, IMPORT, S. A.

Consignatarios de buques

Carbones Nacionales y Extranjeros

Teléfonos 24552 y 24930
Calle Moratín, núm. 7

Telegramas: «Stevenson»

Teléfono 13331
Calle Conde Salvatierra, 34

== SEVILLA ==

== VALENCIA ==

NICOLAS LAFUENTE

ARMADOR Y CONSIGNATARIO

VAPORES

Velasco, 15 - bajo

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

SANTANDER

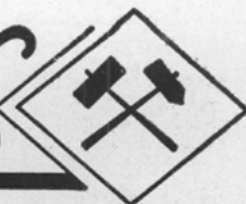
Representante de los Cementos Portland "Rezola", de San Sebastián

Telegramas }
Telefonemas } LAFUENTELORZA

Teléfonos }
Oficina: 1.187
Domicilio: 1.722



MERCADO DE CARBONES



Inesperadamente se ha declarado ayer la huelga general minera en la cuenca asturiana, obedeciendo tales medidas a la determinación de algunas empresas como Fábrica de Mieres, que anunció el cierre indefinido de sus minas y Hulleras del Turón, de volver a trabajar únicamente cuatro días de la semana. La actitud adoptada por estas empresas es obligada ante el incumplimiento de la promesa del Gobierno de dar salida a 100.000 tons. de menudo, pues al no llevarse a efecto la misma, no pueden continuar normalmente los trabajos en las minas, dado lo congestionadas que se encuentran sus plazas. Se calcula que al declararse la huelga, los «stocks» de la referida clase de carbón alcanzan a 400.000 toneladas.

El paro comprende a 30.000 mineros, ya que solamente permanece en sus puestos el personal de conservación. El estado actual es un tanto difícil para esa industria, cuyo problema originará una ardua labor hasta llegar a su solución, ya que algunas de las empresas, como antes se dice, no podrán reanudar los trabajos si no se consigue colocar los menu-

dos de que disponen en existencias. Puede decirse que este estado de cosas ha llegado a un momento culminantemente crítico, imponiéndose un inmediato estudio, dado que no es posible demora de ninguna especie.

La situación del mercado antes de declararse el conflicto era francamente estacionaria, motivada por la depresión de demanda a causa de la disminución de consumo que ha descendido a un cuarto de la normal, y de ahí el problema creado a esta industria.

Los embarques de carbón por estos puertos durante la primera decena de noviembre han sido de 42.839 tons. por Gijón-Musel, 13.734 por Avilés y 24.529 por San Esteban de Pravia. En cuanto a los turnos han sido bastante breves, logrando los buques sometidos a los mismos despachos rápidos.

Continúan rigiendo los precios oficiales 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	53,75 »	60,00 »

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

AUMENTO DE FLOTA

Un nuevo vapor para la Casa «Antonio Suardíaz»

Hoy día 15 será botado al agua un nuevo buque con que enriquece su flota la Casa armadora gijonesa «Antonio Suardíaz». Se trata de la moto-nave «Cervantes», modernísima embarcación no sólo por su construcción sino por los elementos que la componen.

Actualmente cuenta la Casa «Antonio Suardíaz» con una numerosa y moderna flota, siendo sus buques los mejores de la costa del Cantábrico en la navegación a que están destinados, y con esta nueva embarcación aumenta la categoría de dicho naviero, en beneficio de los intereses generales de nuestro puerto.

La moto-nave «Cervantes» ha sido construída en los renombrados «Astilleros de Gijón», y desde ellos se hace la botadura del nuevo buque que sin duda ha de dar los excelentes

resultados que están dando sus compañeros de flota.

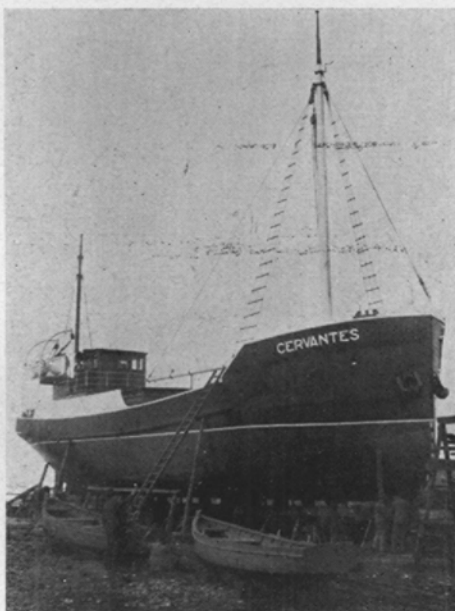
Para que nuestros lectores se den cuenta de lo que es la nueva embarcación vamos adetallar las características de la moto-nave «Cervantes»:

Eslora (entre perpendiculares) 29 metros; eslora total, 30,600; manga, 6,300; puntal, 3,500; registro bruto, 200 tons.

El motor que lleva esta moderna embarcación es «Otto-Deutz, cuya fuerza es de 110 H.P., con tres cilindros y 1430 revoluciones por minuto.

La misma Casa armadora se propone botar próximamente al agua un buque gemelo a éste que llevará por nombre «Zuloaga».

Felicitemos a la Casa «Antonio Suardíaz» por el aumento de su flota con buques que tanto le honra, y a «Astilleros de Gijón» por estas construcciones.



S. A. Depósito de Carbones de Tenerife

GIJÓN

CARBONES

Consignatarios :-: Fletamentos

Agencia de las Compañías Hamburguesas

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



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

El mercado de la Plata se caracterizó durante la pasada quincena por una considerable actividad, concertándose algunas buenas operaciones a base de tonelaje pronto, que es muy solicitado. Los tipos de flete permanecen firmes, con cierta tendencia al alza:

Han sido fijados dos buques de 5.500 tons. Santa Fe-R. U.-Havre-Hamburgo a 17/- y Amberes-Rotterdam-Amsterdam a 16/6.

Existe bastante demanda de buques para granos desde Montreal, pero como abunda el tonelaje disponible, no se consigue que mejoren los tipos de flete. En otros sectores, los negocios reaccionan, pero las cotizaciones para fletes son irregulares.

En el mercado de granos de Norteamérica se han fletado desde Montreal cuatro buques, dos con destino al Mediterráneo a 8 ½ centavos, uno a Amberes-Rotterdam a 5 ½ y otro para Amberes directo a 5 ½ centavos las 100 libras.

Los fletadores del mercado de azúcar de Cuba, donde también existe alguna demanda han concertado un vapor de 3.500 tons. para cargar a mediados de diciembre con destino a R.-U. Continente al flete de 14/- la ton.

El comercio de granos australiano continúa paralizado hasta la fecha. Algo semejante ocurre con los minerales desde el Mediterráneo y Norte España, para el cual no hay órdenes.

En los mercados de carbón de Inglaterra hay bastante demanda de tonelaje, pero los fletes se mantienen semejantes a los tipos anteriores, aunque están firmes.

CARBONES

En el mercado de Cardiff los carbones de vapor de Gales no tienen salida de momento, pero se espera órdenes en la próxima quincena que motiven importantes embarques. Los menudos escasean hallándose bastante firmes; pero por otra parte hay considerables «stocks» de cribados del Almirantazgo que originan el paro en algunas minas.

El sector de Swansea se mantiene firme, existiendo una demanda que incluso alcanza a las calidades inferiores y para servir hasta en fechas lejanas, lo que motiva que los precios se mantengan en buenas cotizaciones.

La perspectiva del mercado de Newcastle es francamente halagadora para todo lo que resta de año, habiendo una insistente demanda para las clases superiores por lo que escasean sus disponibilidades. En cuanto a las demás calidades, se mantienen firmes, mejorando bastante los menudos de gas y cok.

El mercado de Glasgow carece de interés, aunque bueno es advertir que los negocios se mantienen bien, teniendo comprometida toda la producción de este mes, y esto origina el que algunas calidades no puedan ser obtenidas para pronta entrega.

En Hull no existe cambio de posición, manteniéndose el mercado en un estado de quietud por la falta de órdenes, ya que éstas se limitan al cumplimiento de contratos anteriores.

Una noticia que ha causado alguna sorpresa es la de haberse firmado un contrato por una entidad de Cardiff para la adquisición de 40.000 tons. de carbón alemán con destino a los ferrocarriles Irlandeses.

LAS OPOSICIONES PARA CUBRIR PLAZAS DE PRACTICOS DE PUERTOS

Por JUAN NAVARRO DAGNINO
(Capitán de Corbeta)

Las disposiciones legales que rigen estas oposiciones son:

El Reglamento de 1910 para la aplicación de la ley de Comunicaciones Marítimas, en su Capítulo X.

La R. O. de 16 Diciembre 1897, que da normas sobre la puntuación.

La R. O. de 10 de Octubre 1910, que estudia las incompatibilidades por parentesco entre opositores y miembros de tribunal.

La R. O. de 12 Octubre 1912 que dice será el examen público.

La R. O. 24 Junio 1916 que indicaba serían presididos los exámenes por un individuo del Cuerpo General de la Armada (si el Capitán de Puerto lo era de otro cuerpo, p. e. Infantería de Marina).

La R. O. de 30 Marzo 1928, que da detalles sobre el modo de designar los vocales.

La R. O. de 11 Mayo, que señala los derechos de examen a pagar.

La circular de 1 Febrero 1930 que recuerda el exacto cumplimiento de lo legislado.

* * *

Como es sabido, el tribunal está formado así:

Presidente: El Capitán de Puerto.

Cuatro vocales: dos de ellos prácticos (uno designado por la Corporación y otro por el Capitán de Puerto) y dos Capitanes designados por la Asociación Náutica y por la de Armadores.

Secretario: Un Ayudante de la Capitanía de Puerto y si no lo hay un Capitán designado por el Capitán de Puerto.

El abogado y práctico del puerto de Cádiz D. Joaquín Fernández Rapeto tiene publicado un excelente libro «Comentarios sobre la le-

gislación de Practicajes», y al tratar de la constitución de este Tribunal escribe los siguientes párrafos con los que no me hallo conforme:

«Un práctico y el secretario los designa el Capitán de Puerto y como él preside y tiene la decisión del empate (caso de haberlo) con su voto plus, resulta claramente que el árbitro de las oposiciones es solamente la mencionada autoridad.»

He dicho que no creo justa esta opinión y me baso en la experiencia de los hechos, y estos nos dicen que las plazas se las llevan aquellos concursantes designados con anterioridad por las Corporaciones. Dos prácticos en el tribunal son dos votos favorables y no es difícil que la Corporación consiga en su favor un voto más, bien del Presidente o de otro vocal cualquiera. Hay en ello un fondo de justicia pues al fin y al cabo los más interesados en escoger un buen futuro compañero son los propios prácticos.

En lo que sí me hallo conforme con el Sr. Fernández Rapeto es en que «la oposición debe desaparecer por contraproducente y dejar sitio a la concurrencia de méritos en concurso libre.»

En tiempos de la dictadura se inició esta tendencia y el año 29 se estableció el sistema de la terna de aprobados de los que en Madrid se escogería a uno por concurso de méritos, pero al implantarse la República se ha vuelto al sistema antiguo derivado de las disposiciones antes mencionadas.

Está hoy sufriendo el país una tan radical estructuración, y especialmente la Marina Civil, que no es difícil que veamos una variación en el modo de cubrir las plazas de prácticos.

La prohibición de ventas en domingo en los mercados de Madrid y Barcelona

Era de esperar que, una vez vistos los perjuicios que se ocasionan a la industria pesquera con el cierre dominical de los mercados de Madrid y Barcelona, y pasados los meses de verano, que se exceptuaron para tal régimen de ventas, no se volviese a imponer el mismo, dados los resultados que han sido tan contraproducentes para el desarrollo de esta importante actividad. Pero desgraciadamente, desde primero de octubre no se vende en domingo en dichos mercados, y los armadores pesqueros ya están sufriendo las consecuencias de esta caprichosa disposición, que solamente satisface los deseos de un reducido personal, y sin embargo, perjudica los intereses de una actividad que está llamada a ser favorecida en lugar de ponerle trabas para su desarrollo.

Y los efectos ya actúan. Así vemos que los viernes y sábados descienden notablemente los precios del pescado ante la abstención de compra por parte de los exportadores, pues el viernes se hacían las adquisiciones para Barcelona y el sábado para Madrid, a fin de ponerlo a la venta el domingo, lo que ahora impide la suspensión de ventas en dicho día.

Todo esto ha creado un problema, que tiene fácil solución y que por lo tanto no debe subsistir, siendo necesario que se remedie inmediatamente para no lesionar totalmente a una industria. ¿Es que ese puñado de empleados de los mercados de Madrid y Barcelona puede ser tan incomprensivo que se aferre a sostener su nada razonable actitud

y se empeñe en que el descanso ha de ser precisamente en domingo? Aviados estaríamos si los demás empleados en otros servicios —públicos, por ejemplo— se mantuvieran en la misma tesitura que los anteriores. Actualmente las leyes sociales conceden un día de descanso cada siete, cuando menos. A los empleados de los mercados de Madrid y Barcelona nadie ha regateado este descanso, pero sí que fuere en domingo, con lo cual se suspenden las ventas un día por semana y precisamente en dicho día en que por razones naturales y según se ha comprobado por estadísticas es mayor el consumo de pescado. Que tengan un día de asueto durante la semana, eso es lo justo y así es como rige en otros sectores industriales en que es imprescindible el trabajo en domingo.

Los perjuicios que se vienen originando con esta norma de ventas son considerables, y es de suponer que el Ministro de Trabajo no se haya dado perfecta cuenta de ellos, pues de otro modo no se comprende como se sostiene en su actitud, no remediando un error de tan fácil solución.

Hace unos meses, al implantarse esta disposición, ya nos ocupamos de ella e hicimos resaltar los daños que se irrogaban, por lo que propugnamos entonces por su suspensión, que ahora repetimos. Muchos periódicos y revistas han venido haciendo importantes campañas con este mismo objeto, y se ha expuesto repetidas veces los serios perjuicios que se es-

tán acarreado a la industria pesquera. Por ello hemos de abstenernos de volver a enumerarlos, pues no sería más que repetir lo que tantas veces se ha dicho y que sin duda saben todos de memoria, menos a quienes compete. Quien se interese, aunque solo sea someramente, por esta actividad del mar, no ignora que sólo sufren lesión los armadores de buques pesqueros, sino que también hay otros industriales a quienes se perjudica, como son los exportadores e intermediarios. Y este perjuicio llega también a los ferrocarriles, transportes por carretera y diversas industrias relacionadas con la pesquera. Aún más, se priva al consumidor de que pueda adquirir el domingo este alimento, cuyas condiciones nutritivas son tan notorias.

Los principales mercados para la exporta-

ción de pescado son Madrid y Barcelona, ya que no es solamente las necesidades de aquellas importantes plazas, sino que desde allí también se distribuye a otras poblaciones; de ahí que se calcule en unos 120.000 kilogramos de este producto lo que no se vende en ambos mercados cada domingo.

El Gobierno debe impedir esta anomalía creada por el egoísmo de un reducido número de obreros, imponiendo la inmediata norma que permita realizar ventas en domingo, pues de continuar así, seguirá la industria pesquera sufriendo un quebranto a sus intereses que repercutirá en otros sectores con ella relacionados, y veremos una actividad que no prospera por el caprichoso proceder de contadas personas.

PISCIS

Noviembre 1932.

GUMERSINDO JUNQUERA

GIJON - MUSEL

Armador - Consignatario de Buques
Carbones - Fletamentos



VAPORES

LUIS ADARO.....	3.400 Tons.
MARIA ADARO.....	3.650 »
GUMERSINDO JUNQUERA.	5.800 »
MARUJA Y AURORA.....	6.850 »

TELÉFONO 17-00

APARTADO 176

TELEGRAMAS:

JUNSECA

GIJON

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



SECCIÓN DE PESCA



UNA QUINCENA GRIS

No ha habido nota destacable en el transcurso de la pasada quincena. Los resultados obtenidos durante la misma no han sido nada satisfactorios, pues las caladas que más consiguieron, apenas si compensaron los gastos de explotación de los buques, a pesar de que se trabajó estos días normalmente, ya que predominó el buen tiempo.

Las parejas que trabajan en estas playas capturaron algunas cantidades de «gallos», pero dominó en esta clase el tamaño pequeño, que

aún así mantuvo sus precios por la escasez de otras especies. También empezó a notarse alguna cantidad de besugo, que fué vendido a buen precio.

Los barcos que fueron a la Estaca tuvieron alternativas en sus resultados, consiguiendo unos caladas satisfactorias y otros rendimientos poco halagadores. En estas mareas hubo algunas cantidades de merluza y pescadilla que se vendió a precios sostenidos.

En resumen: la quincena careció de interés, deslizándose monótona y poco propicia para los pescadores en sus caladas.

Promedio de precios obtenidos en las ventas de pescado efectuadas en la Rula de Gijón, desde el 26 de Octubre al 10 de Noviembre de 1932

CLASE DE PESCA	26	27	28	29	31	1	2	3	4	5	7	8	9	10
Merluza.....	3,32	3,69	3,49	4,00	3,86	3,70	3,84	3,19	3,46	3,40	3,31	3,64	3,51	3,49
Pescadilla....	1,68	1,85	1,19	1,66	2,02	1,47	1,55	1,43	1,42	1,38	1,37	1,53	1,53	1,52
Besugo.....	1,77	1,83	2,29	2,15	2,29	2,03	2,20	1,93	1,95	1,84	1,94	1,90	1,92	2,01
Pancho.....	1,69	1,33	»	»	1,41	»	1,49	1,47	1,50	1,37	1,21	1,40	1,37	1,39
Gallos.....	1,00	1,24	1,39	1,16	1,30	1,17	0,95	1,11	0,92	1,00	1,00	0,98	0,91	1,00
Congrio.....	2,49	2,15	3,00	2,19	2,00	2,28	2,19	2,15	2,30	2,18	2,20	2,00	2,10	2,19
Congria.....	1,80	1,42	»	1,78	1,87	1,73	»	1,61	1,53	1,66	1,67	1,50	1,45	1,50
Barbadas....	0,78	1,00	1,00	1,00	1,00	0,73	0,69	0,71	0,87	0,73	0,69	0,87	0,80	0,78
Matute.....	0,50	0,58	0,50	0,45	0,50	0,48	0,24	0,41	0,33	0,48	0,46	0,36	0,35	0,33
Pelao.....	0,50	0,47	0,50	0,45	0,48	0,38	0,29	0,40	0,33	0,46	0,41	0,35	0,35	0,33
Potas.....	0,87	1,00	»	0,41	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,87	0,89	1,00	0,90	1,00
Chicharros...	0,50	»	0,50	»	»	»	0,33	»	0,33	»	»	0,33	0,35	0,33
Abadejo.....	»	1,89	1,60	1,67	»	»	»	»	»	»	1,74	1,51	»	»
Reyes.....	»	1,25	»	»	1,66	1,00	1,52	0,88	1,55	1,39	1,14	»	»	»
Calamares....	»	»	»	2,24	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lenguados...	»	»	»	»	»	6,00	»	6,00	»	»	»	»	»	»
Gallapotas...	»	»	»	»	»	»	»	1,55	»	1,40	1,72	»	»	»
Mero.....	»	»	»	»	»	»	»	3,00	»	»	»	3,45	»	3,50
Bonito.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,47	»	»	»

MUSEL

Movimiento habido en los turnos par
desde el 25 de Octubre a

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.er TURNO =====				
20 Octubre.	27 Octubre.	Iluntzar Mendi	1.800	Sagunto.
24 id.	2 Novbre.	Maruja y Aurora.	6.500	Barcelona.
25 id.	7 id.	V. Ruiz Senén	5.550	id.
7 Novbre.	cargando	Artxanda Mendi	4.600	Sagunto.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
19 Octubre.	26 Octubre.	Manelina R	3 500	Barcelona.
24 id.	31 id.	Ciaño	4.550	Cádiz.
29 id.	3 Novbre.	Santirso	1.100	Santa Pola.
31 id.	cargando	R. Alonso R	6.200	Barcelona.
7 Novbre.	esperando	G. Fierro.	2 350	Salobreña.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.er TURNO =====				
22 Octubre.	31 Octubre.	Magdalena R. Garcia.	4.400	Barcelona.
27 id.	2 Novbre.	José Navia Osorio	1.640	Vallcarca.
27 id.	3 id.	Agadir	620	Bilbao.
31 id.	8 id.	G. Junquera	2.600	Barcelona.
8 Novbre.	cargando	Ricardo R.	2.100	Sevilla.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
21 Octubre.	27 Octubre.	Astillero	460	S. Sebastián.
22 id.	29 id.	José María	500	Pasajes.
24 id.	1 Novbre.	Iturri Ripa.	420	S. Sebastián
31 id.	5 id.	Ruda.	480	id.
5 Novbre.	7 id.	María	400	id.
7 id.	cargando	Elgueta	420	Bilbao.
9 id.	esperando	José María	500	Pasajes.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
27 Octubre.	27 Octubre.	Llodio	900	Bilbao.
31 id.	31 id.	Llodio	900	id.
7 Novbre.	8 Novbre.	Sama.	1 040	id.

- GIJON

a carga de carbón por estos puertos

0 de Noviembre de 1932

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Peticion de turno	SALIDA			
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
24 Octubre.	26 Octubre.	Sama.	1.040	Bilbao.
24 id.	29 id.	C. Hevia.	220	Coruña.
24 id.	28 id.	Margarita	320	Pasajes.
25 id.	29 id.	Mosquitera	2.750	Málaga.
27 id.	27 id.	Mina Entrego.	200	Santander.
29 id.	5 Nvbre.	Mieres	4.500	Barcelona.
31 id.	31 Octubre.	Sama.	1.040	Bilbao.
31 id.	31 id.	Mont Seny	860	Pasajes.
31 id.	7 Nvbre.	Juan Artaza	580	id.
31 id.	2 id.	G. Junquera	900	Barcelona.
4 Nvbre.	3 id.	R. Alonso R.	900	id.
4 id.	4 id.	El Gaitero	80	Bilbao.
5 id.	7 id.	Llodio	900	id.
7 id.	cargando	Numa	4.400	Barcelona.
8 id.	id.	C. de Zubiria	4.600	Tarragona.
9 id.	10 Nvbre.	Agadir	620	Bilbao.
10 id.	esperando	Llodio	900	id.
10 id.	10 Nvbre.	Mina Sorriego	160	Santander.
===== GIJÓN - DARSENA. — F. C. DE LANGREO =====				
17 Octubre.	27 Octubre.	Josefa Mari	230	Villagarcía.
19 id.	27 id.	Amelia	150	Coruña.
20 id.	27 id.	Begoña 7.	210	S. Sebastián.
21 id.	29 id.	Vito	180	Santander.
22 id.	29 id.	Manuel Millán	120	Vegadeo.
24 id.	29 id.	Rosita	140	Santander.
27 id.	5 Nvbre.	San Eduardo	310	Ferrol.
31 id.	3 id.	Toñín	160	Santander.
31 id.	3 id.	José G. Trevilla	260	id.
31 id.	8 id.	Airoso	180	Sada.
1 Nvbre.	8 id.	R. Espinosa	125	Ferrol.
3 id.	10 id.	F. y Dolores	210	S. Sebastián.
3 id.	10 id.	Jone Miren	180	Zumaya.
5 id.	cargando	Mariavi	340	Santander.
7 id.	esperando	Lekeitiarra	220	Zumaya.
7 id.	10 Nvbre.	Zubieta	170	Bermeo.
7 id.	esperando	Manuel Millán	120	Muros.
7 id.	,	Victor	120	Cariño.
8 id.	,	Carmen	230	Santander.
9 id.	,	José G. Trevilla	260	id.

A V I L E S

Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la 3.^a decena de Octubre y 1.^a de Noviembre de 1932

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Octubre				
13 Octubre.	21 Octubre.	Arantzazu	3.227	Almería.
21 íd.	21 íd.	San Jorge	2	Coruña.
21 íd.	22 íd.	Antonio Satrustegui	3.414	Sevilla.
16 íd.	22 íd.	Fernando L. de Ibarra	4.652	Valencia.
18 íd.	22 íd.	Hernani	420	S. Sebastián.
13 íd.	24 íd.	Astur	1.241	Mahón.
21 íd.	25 íd.	Diciembre	154	Coruña.
23 íd.	25 íd.	Cabo Cervera	140	Santander.
23 íd.	26 íd.	María Adaro.	1.940	Valencia.
13 íd.	27 íd.	Generalife	5.618	Barcelona.
26 íd.	27 íd.	Aurora	1.020	Bilbao.
18 íd.	28 íd.	Santiago López	3.822	Barcelona.
27 íd.	28 íd.	Arnao	142	Requejada.
26 íd.	28 íd.	México	1	Navia.
27 íd.	29 íd.	Lolina	420	Vigo.
27 íd.	31 íd.	Inogedo	423	Requejada.
TOTAL...			26.636	
1.^a decena de Noviembre				
22 Octubre.	2 Nobre.	Luis Adaro	3.280	Sevilla.
24 íd.	2 íd.	Galicia	314	Coruña.
29 íd.	2 íd.	Covadonga	4	Luarca.
2 Nobre.	3 íd.	Arnao	146	Requejada.
1 íd.	3 íd.	Asturias	11	Luarca.
3 íd.	3 íd.	Nemrod	80	Coruña.
2 íd.	3 íd.	Golondrón	4	Bermeo.
2 íd.	3 íd.	Pepín Suárez.	2	Luarca.
2 íd.	4 íd.	Hernani	420	San Sebastián.
22 Octubre.	4 íd.	Flor del Barquero.	114	Pontevedra.
29 íd.	7 íd.	Juan M. de Urquijo	2.915	Tarragona.
1 Nobre.	7 íd.	M. de Chávarri	4.502	Valencia.
6 íd.	7 íd.	Iturri-Ripa	400	Bilbao.
4 íd.	9 íd.	Lolina	366	Pasajes.
6 íd.	9 íd.	Galicia	320	Coruña.
4 íd.	10 íd.	Margarita	320	Vigo.
10 íd.	10 íd.	Iturri-Ripa	400	Bilbao.
9 íd.	10 íd.	Arnao	136	Requejada.
TOTAL...			13.734	

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

Relación del carbón embarcado por este puerto durante la 3.^a decena de Octubre y 1.^a de Noviembre de 1932

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Octubre				
15 Octubre.	21 Octubre.	Aurora	1.027	Bilbao.
20 id.	22 id.	Ana	323	Pasajes.
19 id.	22 id.	F. R. San Pedro	2.628	Bilbao.
17 id.	22 id.	María Adaro.	1.605	Valencia.
19 id.	26 id.	Marzo	1.896	Alicante.
14 id.	26 id.	V. Figaredo	4.221	Barcelona.
21 id.	26 id.	Aller.	212	Zumaya.
20 id.	26 id.	Marqués de Urquijo	3.513	Bilbao.
20 id.	27 id.	Pepín	549	Vigo.
18 id.	27 id.	Rita Sister	4.519	P. de Mallorca.
21 id.	29 id.	Nervi6n	1.089	Bilbao.
27 id.	30 id.	G. Junquera	2.464	Valencia.
TOTAL...			24 046	
1.^a decena de Noviembre				
26 Octubre.	1 Nvbre.	Bod6n	911	Coru6a.
23 id.	1 id.	El Caudal	1 080	Bilbao.
1 Nvbre.	1 id.	Josefa	328	Pasajes.
23 Octubre.	1 id.	Jaime Girona	3.218	Santander.
26 id.	2 id.	Faustino R. San Pedro	3.101	Bilbao.
3 Nvbre.	4 id.	Jos6 Maria	527	Pasajes.
30 Octubre.	5 id.	Marqu6s de Urquijo	3.092	Bilbao.
4 Nvbre.	5 id.	Josefa	310	Pasajes.
30 Octubre.	6 id.	Aurora	1.028	Bilbao.
5 Nvbre.	8 id.	Nervi6n	1.154	Pasajes.
4 id.	8 id.	Astillero	498	Id.
6 id.	8 id.	El Caudal	1.051	Id.
6 id.	8 id.	Aller.	217	Zumaya.
7 id.	8 id.	Vito	191	San Sebasti6n.
6 id.	8 id.	Faustino R. San Pedro	3.137	Bilbao.
7 id.	9 id.	Concepci6n Hevia	222	San Sebasti6n.
8 id.	9 id.	Ana	333	Pasajes.
4 id.	10 id.	Cementos Rezola 2	674	San Sebasti6n.
8 id.	10 id.	Jaime Girona.	3.457	Bilbao.
TOTAL...			24 529	

EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

Toneladas de carbón embarcadas por los diferentes cargaderos que se citan durante la 3.^a decena de Octubre y 1.^a de Noviembre de 1932

	3. ^a DECENA	1. ^a DECENA	
MUSEL			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.	Turno 1. ^o	9.809,85	12.067,67
	Id. 2. ^o	7.637,13	5.886,53
	Id. 3. ^o	5.931,33	4.780,24
	Id. 4. ^o	2.313,84	1.526,80
	Grúas chicas	472,65	520,22
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.	Cargaderos	18.715,26	14.556,62
	Grúas chicas	2.011,29	842,44
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C.	Cargaderos	2.334,89	2.214,60
	Muelles	449,50	444,50
Totales en las dos decenas		49.675,74	42.839,62
AVILÉS			
	26.636,00	13.734,00	
SAN ESTEBAN PRAVIA			
	24.046,00	24.529,00	



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

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

Dirección telegráfica: **FÁBRICA-MIERES**

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

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

DISPOSICIÓN INTERESANTE

El Decreto de creación de la Subsecretaría de la Marina Civil

(Continuación).

caciones marítimas, Económicoadministrativa y el de la Asesoría Jurídica, a más de un Interventor nombrado por el Ministro de Hacienda. Como Secretario de la Junta actuará un funcionario de la Secretaría general.

Art. 30. La Junta Revisora de Fondos Económicos será presidida por el Subsecretario y en delegación de éste por el Secretario general o uno de los Inspectores generales, siendo Vocales el Jefe de la Sección de Puertos y Costas, el de la Navegación, el de la Legislación y Pesca marítima y el de Económicoadministrativa, actuando como Secretario un funcionario de Secretaría general.

Por lo que afecta a los fondos económicos de semáforos y organismos que prestan servicios dependientes de la Subsecretaría se regirá la Junta Revisora por sus Reglamentos respectivos.

Asesoría Jurídica

Art. 31. La Asesoría Jurídica estará compuesta de un solo Negociado e informará al Ministro del Ramo y Subsecretario de la

Marina civil en los asuntos que versen sobre cuestiones de derecho o en que surjan dudas sobre la interpretación de las disposiciones legales que afectan a la Marina y Navegación mercante, Pesca e Industrias marítimas y el Reclutamiento y Reemplazo de la Marinería de la Armada.

Corresponderá también a la Asesoría el bastanteo de poderes y los trabajos de recopilación legislativa en todo lo relativo a los servicios de la Subsecretaría de la Marina civil, bien sea de disposiciones emanadas del Ministerio de Marina o de otros Ministerios.

Consejo Superior de Servicios Marítimos

Art. 32. El Consejo Superior de Servicios Marítimos tendrá por misión asesorar al Ministro en los asuntos de carácter general que afecten a los servicios marítimos nacionales, aunque dependan de otros Ministerios.

Art. 33. El Consejo Superior, cuya presidencia corresponderá al Subsecretario de la Marina civil, estará integrado por dos Diputados de la Comisión de Marina en el Par-

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

The advertisement features a central illustration of a three-masted sailing ship on the sea. To the right of the ship is a circular logo with the letters 'M', 'S', 'A', and 'B' arranged in a cross pattern. The text is arranged in a structured layout, with the company name and location at the top, followed by a list of services and a mention of a license from Höveling Hamburg.

lamiento, y, en caso de estar disuelto, un Diputado designado por la Diputación permanente; el Subsecretario del Ministerio de Marina, quien podrá delegar su representación en alguno de los Generales del Ministerio; los Directores general de Marruecos y Colonias, Comercio, Trabajo, Ferrocarriles y Sanidad; el Director del Instituto Español de Oceanografía; un Catedrático de Escuelas Náuticas y otro de la de Ingenieros Navales; el Jefe de la Sección de Puertos del Ministerio de Obras Públicas; un representante del Consejo Superior de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación; otro de la Asociación de Constructores Navales nacionales; dos representantes nombrados por las Asociaciones de Navieros; uno de la Federación de Consignatarios de buques; otro de la Liga Marítima; un representante de la Asociación de Armadores; otro representante de la Federación de Armadores de buques de pesca; un representante de los Pósitos de pescadores; otro de la Asociación de Industrias derivadas de la pesca; otro de Capitanes y Pilotos; uno del personal de máquinas; otro del personal subalterno, y otro por el personal de Radiotelegrafistas.

También formarán parte del Consejo, con

voz y voto, los Inspectores generales de Servicios, el Secretario general y el Jefe de la Asesoría Jurídica.

Actuará de Secretario el funcionario que designe el Consejo.

Art. 34. El Consejo Superior de Servicios Marítimos se dividirá en cuatro Secciones:

- 1.^a Navegación y Fomento del tráfico.
- 2.^a Construcción Naval.
- 3.^a Pesca.
- 4.^a Personal y asuntos generales.

Formará parte de cada Sección el Inspector general del Servicio respectivo.

Art. 35. Además de las cuatro Secciones consignadas en el artículo anterior, funcionará una Comisión permanente constituida por dos Vocales por cada una de las Secciones, y que será presidida por el Presidente del Consejo.

Art. 36. Cuando ello sea posible, se agregará al Consejo Superior una Sección de Acción Social que funcionará con carácter autónomo, estará constituida por representaciones del personal y entidades marítimas de todas clases relacionadas con la Navegación y Pesca marítimas.

(Continuará).



Lubrificantes "Atlantic"

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



INFORMACIONES VARIAS



SE HUNDIÓ EL VAPOR «MINA ENTREGO»

La Casa armadora de este puerto «Juan F. Nespral» ha sufrido una pérdida importante en su flota, pues en la noche del día 8 del actual se fué a pique el vapor «Mina Entrego» a ocho millas al Norte del Cabo de San Ciprián de Burela, a consecuencia de habersele abierto una vía de agua.

Por fortuna, se salvó la tripulación, que la componían ocho hombres.

Desplazaba el «Mina Entrego» 200 toneladas no estando asegurado. Anteriormente llevó los nombres de «Piquera», primero, y «Dionisio Nespral», después.

El buque había salido hace días de Gijón para Coruña con un completo cargamento de carbón.

LA CONFERENCIA DE RADIOTELEGRAFÍA

Está en vías de liquidación la Conferencia Internacional de Telegrafía y Radiotelegrafía, que ha venido prosiguiendo sus estudios acerca de algunos puntos de importancia relativos a la parte secreta de las comunicaciones peligrosas para la seguridad del Estado, etc.

Es posible que al aparecer este número haya terminado sus tareas la Conferencia de Telegrafía y no mucho más tardará la de Radiotelegrafía.

LAS LÍNEAS DE CARGA

La «Gaceta» del día 6 del actual publica el convenio internacional para las líneas de carga de los buques, que afecta a la mayoría de las naciones de Europa y América, y que por su mucha extensión no podemos publicar.

EL GALLARDETE AZUL DEL ATLÁNTICO

Con motivo del primer viaje trasatlántico del nuevo leviatán italiano «Rex», una revista

marítima inglesa se lamenta de la pasividad de la Gran Bretaña ante la nueva fase en que acaba de entrar la ya clásica competición para el Gallardete Azul del Atlántico. Primero los alemanes, ahora los italianos y muy en breve los franceses y los americanos lograron o lograrán arrebatarse a Inglaterra el preciado trofeo que es a modo de exponente simbólico de los progresos de la arquitectura y de la ingeniería navales de los países respectivos. Dicha revista se lamenta principalmente de que, después de haber gastado tantos millones en alcanzar el record de velocidad en el mar, como en la tierra o en el aire, se renuncie tácitamente a la lucha por el mantenimiento del puesto conquistado. Añade que el contribuyente británico que jamás regateó su ayuda a un empeño que es más de orgullo nacional que de carácter utilitario no puede contemplar sin cierta amargura los éxitos de otras naciones que sustituyen con el apoyo financiero del Estado la gloriosa tradición de superioridad naval que debiera constituir el mejor estímulo para la industria británica.

EL TONELAJE AMARRADO EN FRANCIA

Según las estadísticas oficiales, el número de buques amarrados en los diversos puertos de Francia a fines de octubre último era de 384 con un total de 995.886 toneladas brutas.

Se ha notado por primera vez, después de dos años, una disminución en este porcentaje de barcos inmovilizados, que hasta septiembre último era de 392 buques con 1.092.889 toneladas.

Entre el tonelaje actualmente amarrado se hallan: 26 buques de pasaje, con 181.108 toneladas; 230 buques mercantes con 787.927 tons.; 38 veleros con 10.652 tons., y 89 de diferentes tipos y clases, con 16.169 tons.

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

**SOCIEDAD METALURGICA
 DURO-FELGUERA**

Compañía Anónima.- Capital social: 78.000.000 de pesetas



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

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

Sulfato amónico con 20 a 21 por 100 de nitrógeno.

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

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

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

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

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

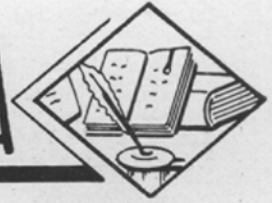
Vapor VALENTIN RUIZ SENEN..	5.860 d. w.		Vapor SOTON.....	2.025 d. w.
Vapor CIAÑO.....	4.570 d. w.		Vapor SAMA.....	1.080 d. w.
Vapor MOSQUITERA.....	2.750 d. w.		Vapor LLODIO.....	950 d. w.

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

Telegramas - Telefonemas: Duro Duro Duro-Sama



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



ANUNCIO RELATIVO A LOS BUQUES NACIONALES EN MATERIA DE RADIOCOMUNICACIÓN

Ilmo. Sr.: Con objeto de dejar claramente determinados los casos y circunstancias a que han de quedar sometidos los buques de la matrícula nacional, en materia de servicio *radiocomunicación*, con motivo de la ratificación del nuevo Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar («Gaceta» del 20 de julio de 1932 y «Diario Oficial» número 244 del 17 de octubre de 1932), y de lo dispuesto por Orden ministerial del 13 de agosto último («Diario Oficial» número 194), en sus puntos 1.º y 3.º, para que entre en vigor el citado Convenio el 1.º de enero de 1933, y extendiendo a la navegación de cabotaje los mismos preceptos que el mencionado Convenio estatuye, el Gobierno de la República, de conformidad con lo propuesto por la Secretaría de la Marina civil ha tenido a bien disponer:

1.º Quedan obligados a estar provistos de una estación *radiotelegráfica*, de acuerdo con las disposiciones que señala el artículo 31 del Convenio Internacional de Londres (1929) para la seguridad de la vida en el mar:

a) Todos los buques de pasaje, cualesquiera que sean sus dimensiones y la navegación que efectúen, con las excepciones siguientes; no alejarse más de veinte millas de la costa más próxima; no efectuar una travesía de más de 200 millas en alta mar entre dos puertos consecutivos y ciertos buques que naveguen exclusivamente dentro de las zonas cuyos límites están determinados en el anejo del artículo 28 del citado Convenio, circunstancias todas ellas en las que podrán quedar exentos, según resolución, en cada caso, de la Subsecretaría de la Marina civil.

Los buques que sirvan líneas subvenciona-

das quedan obligados a estar provistos de estación *radiotelegráfica*, sea cualquiera la distancia que recorran en su travesía y lo que se aparte de la costa, si tienen más de 250 toneladas de arqueo total.

b) Todos los buques de carga de 1.600 toneladas de arqueo total o más, sea cualquiera la navegación que efectúen, excepto los que no se alejen más de 150 millas de la costa más próxima (punto II, apartado I del artículo 28 del Convenio), circunstancia ésta en la que podrán quedar exentos de aquella obligación, mediante resolución, en cada caso, de la Subsecretaría de la Marina civil.

Los buques de carga comprendidos entre 2.000 y 1.600 toneladas de arqueo total (apartado II del artículo 27 del Tratado) podrán contar con un plazo de cinco años, a partir del 1.º de enero de 1933, para efectuar la instalación de la estación *radiotelegráfica*, a que por esta disposición quedan obligados, siempre que la Subsecretaría de la Marina civil acceda a su solicitud.

2.º Todo buque de pasaje, de 5.000 toneladas o más de arqueo total, cualquiera que sea la navegación que efectúe (artículo 47 del Convenio), tendrán que proveerse antes de 1.º de enero de 1935 de un radiogoniómetro que satisfaga las disposiciones de artículo 31 del Convenio Internacional mencionado.

2.º Podrán ser eximidos de llevar estación de *telegrafía sin hilos*, mediante solicitud en cada caso en la Subsecretaría de la Marina civil, aquellos buques que, no realizando normalmente viajes internacionales, tengan necesidad de emprender extraordinariamente un solo viaje de esta naturaleza.

4.º Los buques nacionales, en toda clase de navegación que estén obligados al uso de estaciones *radiotelegráficas*, se atenderán, en lo que se refiere al servicio de escucha, a lo que preceptúa el artículo 29 del Convenio

Internacional de Londres (1929) para la seguridad de la vida en el mar, con las excepciones, y en los plazos señalados, que autoriza el mismo artículo en el último párrafo de su apartado I y último y penúltimo de su apartado II.

5.º Se concede un plazo hasta el 10 de diciembre de 1932 para que por los Armadores o sus representantes y los Capitanes de los actuales buques, que se conceptúen comprendidos en todas las *exenciones anteriores*, las soliciten (una por buque) de los Directores locales de Navegación de los puertos donde están matriculados aquéllos, y estos Directores informarán, con la mayor urgencia, sobre las condiciones en que cada barco se encuentra, y las razones en que se funden las exenciones alegadas, remitiéndose seguidamente todos los expedientes así formados a la Subsecretaría de la Marina civil (en donde deberán encontrarse lo más tarde el 20 de diciembre de 1932) para su resolución, en el bien entendido de que quien no lo solicite y tenga instalada a bordo alguna estación *radiotelegráfica*, se considerará para todos los efectos de reconocimiento, inspección, personal competente reglamentario, etc., etc., como un buque *obligado* a llevarla.

Los Armadores de los buques a que se conceda la exención procederán a desmontar su estación en el más breve plazo posible, dando cuenta de haberlo efectuado y entregado la «licencia» a la Dirección local de Navegación correspondiente, y ésta la remitirá a la Subsecretaría de la Marina civil para su invalidación y archivo; pero si por circunstancias especiales y previa justificación, deseara continuar en posesión de la instalación *radiotelegráfica*, deberá solicitarlo a la Dirección local de Navegación del puerto, procediéndose por estas Autoridades a sellar la estación, mientras no tengan a bordo el personal competente reglamentario. Al solicitar nuevamente su apertura, se considerará, para los efectos de reconocimiento, como *primera* inspección. De todo ello se dará cuenta a esta Subsecretaría.

Mientras no se resuelvan los expedientes de exención, no se obligará, a los buques que

la hayan solicitado, a montar estación alguna.

6.º Los buques de cualquier clase que *no están obligados* a llevar a bordo estaciones de *radiocomunicación*, pero que tengan o deseen instalar alguna, se considerarán como buques *obligados* a llevarla para todos los efectos de reconocimiento, inspección y personal competente reglamentario, pero los honorarios por dichos reconocimientos e inspecciones de tales estaciones serán sólo el 50 por 100 de los que se perciben por los de carácter *obligatorio*, y aplicándose por entero, y también por cuenta de los Armadores, el abono de las dietas reglamentarias, siempre que los Inspectores radiomarineros, en cumplimiento de su cometido, hayan de ausentarse del lugar habitual de su residencia.

7.º La Subsecretaría de la Marina civil, en cada caso de los posiblemente exentos, se reserva resolver sobre la misma exención, pudiendo ser ésta completa o sustituir, en el porvenir, la instalación radiotelegráfica en navegación de cabotaje, por la instalación de un aparato de telefonía sin hilos de onda corta, en las condiciones que se dictarán tan pronto como esté efectuada la habilitación costera de estas estaciones radiotelefónicas.

8.º También se reserva la Subsecretaría de la Marina civil la facultad de disponer, en el porvenir, que los buques nacionales de navegación de cabotaje, aún cuando no estén comprendidos en los límites a que afecta el punto anterior, así como los que se dediquen a la pesca marítima, se habiliten, para la seguridad de la vida en la mar, con la misma instalación de telefonía sin hilos de onda corta tan pronto pueda ser eficiente este servicio en nuestro litoral.

9.º Se entenderá por buque de pasaje, a los efectos de esta disposición, todo el que esté *autorizado* para conducir más de 12 pasajeros, y para su comprobación se atenderán las Autoridades de Marina de los puertos a lo que conste en los documentos oficiales pertenecientes al buque, en el bien entendido que no será causa de exención el hecho de que en un viaje determinado conduzca menor número de pasajeros del que tiene *autorizado*.

10. Los Armadores o representantes de los buques de todas clases, sin excepción alguna, que en la actualidad tengan instalada a bordo alguna estación de radiocomunicación, autorizada o no, harán una solicitud para cada buque, que remitirán directamente a la Subsecretaría de la Marina civil, haciendo constar en ella los siguientes datos: nombre del Armador o propietario, entidad que explota la estación, nombre actual del buque y último que tuvo, su matrícula, tonelaje total de arqueo, clase de buque, número autorizado de pasajeros, fecha de reconocimiento de la estación de radiocomunicación (caso de no haberla efectuado, lo especificarán), y, por último, y muy principalmente, si tienen o no la licen-

cia y la inicial de llamada radiotelegráfica y radiotelefónica.

Estas instancias deberán encontrarse en la Subsecretaría de la Marina civil, lo más tarde el 1.º de diciembre de 1932, en la inteligencia de que quien no lo solicite y tenga instalada a bordo alguna estación de radiocomunicación, se considerará ésta como clandestina y se procederá contra sus Armadores, con arreglo al Código penal y demás disposiciones vigentes, conforme a lo dispuesto en el artículo 9.º de la Ley básica de 24 de enero de 1908.

11. Los Directores locales de Navegación procurarán que esta Orden ministerial llegue a conocimiento de los Armadores a quienes pueda afectar. — 1.º Noviembre 1932.

UN NUEVO MODELO DE BUQUES DE CARGA

La motonave «Aurora» que fué botada en Götaverken (Gothenburgo) el día 18 del pasado posee varias particularidades conducentes a asegurar la máxima economía en los transportes marítimos. El nuevo buque tiene 390 pies de eslora por 55 de manga y un tonelaje de 8.300 d. w. Los tanques de lastre en el doble fondo tienen una capacidad de 1.500 ms³, pudiendo utilizarse, en caso necesario, para las reservas de petróleo. Debajo del puente tiene otros dos tanques con una capacidad total de 185 ms³ que tienen por objeto asegurar la estabilidad en los viajes en lastre, ya que, según ha demostrado la experiencia, el peso en el doble fondo es causa de cierta rigidez y de un excesivo balanceo. Estos tanques elevados disminuyen ambos inconvenientes en beneficio de los tripulantes y del casco mismo.

El buque en cuestión tiene tres bodegas, cada una con un par de escotillas construidas de tal modo que, en conjunto, tienen una longitud de 60 pies y 6 ³/₄ pulgadas, con una anchura de 20 pies y medio. Las bodegas están completamente libres de soportes, de modo que la carga y descarga se efectúa sin estorbo de ningún género, por medio de 12 ma-

quinillas eléctricas con cabrias de acero.

El mecanismo propulsor consta de un motor Diesel de cuatro ciclos, con una sola hélice, construido por Götaverken. Los cilindros tienen un diámetro de 630 mm. y un fondo de avance de 1700 mm. y la potencia del motor se calcula en 2700 h. p. a 108 revoluciones por minuto. El consumo de petróleo será de unas 9 tons. por día y la velocidad media, en condiciones meteorológicas normales, de 12 nudos por hora. El buque es propiedad de la «Roderi-a-b. Zenith» de Gothenburgo.

ROQUE DE ELEXPURU

BILBAO

Exportación de madera para minas

A. de Mazarredo, 16 - Teléfono 12558

Representante para Asturias:

CONRADO PINEDA

Langreo, 1 :: GIJÓN :: Teléfono 24-91

REEM

suministrará a Vd. el tipo apropiado de aceite o grasa que preeise para sus máquinas, motores, etcétera.

Unicos importadores y distribuidores en España de tan acreditados lubricantes

S. A. REEM

Apartado 111

O V I E D O

Teléfono 4038

**AGENCIA MARÍTIMA
GONZALEZ-ALEGRE HERMANOS**

V I G O
&
V I L L A G A R C I A

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

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

TELEG. }
TELEF. } ALEGRE
CABLE. }

A. B. C. code 6.^a Edic.

TALLERES DE G. RIERA

— G I J Ó N —
(Próximos al puerto del Musel)
Teléfono 34-44

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

DOMINGO MUMBRU

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS
BARCELONA

Telegramas } DOBRÚ
Telefonemas }

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

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**

FERNANDO GARCIA CASTILLO

CONSIGNATARIO DE BUQUES

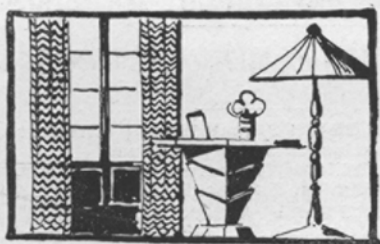
FLETAMENTOS

Agente de VAPORES COSTEROS S. A., Bilbao

Dirección telegráfica y telefónica: **TREVIOR**

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

SANTANDER



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

EXPORTACION DE PUNTAL DE PINO PARA MINAS

SEGUROS MARITIMOS

COMISARÍA DE AVERIAS

Teléfono núm. 39

Telefonemas: PÉREZ FERNANDEZ

Telegramas: PEFERNANDEZ

APARTADO NÚM. 20

VILLAGARCÍA DE AROSA

(PONTEVEDRA)

JOSÉ SÁNCHEZ DEL BUSTO

EXPORTACION DE CARBONES

Dirección Telegráfica: } JOSANBUS
» Telefónica: }

TELEFONO 20-91

Pi y Margall, 35 - 1.º

GIJON

Fábrica de Pinturas PULCHRA

Teléfono 3.800-SANTANDER

PATENTES «MATEOLA» - ESMALTES
PINTURAS - BARNICES - SECANTES

COLORES - ACEITES

AGUARRAS - BROCHERÍA

Venta exclusiva:

E. Pérez del Molino, S. A. -SANTANDER

CONSTANTINO GARCIA Y GARCIA

COMPRA Y VENTA DE HIERROS
Y METALES VIEJOS

CALDERAS DE VAPOR, marítimas y terrestres
Anclas patentes y antiguas
Cadenas, Grilletes, Tensores, Guardacabos,
Pastecas, Faroles, Muelles de Guardines, & &
CADENAS PARA PAREJAS DE PESCA

BALAGÓN, 13 y 24 (Natahoyo) - TELÉFONO 31-27

— ♦ — G I J O N — ♦ —

— T O L D O S Y B A N D E R A S —

“ E C H A N I Z ”

TELÉFONO 25-18

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 31-28

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

TELÉFONO 19-05

APARTADO N.º 201

Telegramas y Telefonemas: “RUIDEVELASCO, GIJÓN”

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

INDATOS, S. A.
CARBONES Y LUBRIFICANTES

Prolongación Antonio López, n.º 3

Teléfono 3.785

SANTANDER

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**

NIGANOR NOVAL HEVIA
GIJÓN

MADERAS PARA MINAS
SIERRAS MECÁNICAS
Y CARBONES

Armador del vapor C. HEVIA
220 tons.

Marqués de San Esteban, 31

Teléfono 11-37

LUIS LIAÑO (S. en C.)

ARMADORES Y CONSIGNATARIOS DE BUQUES

SANTANDER

Telegramas } **LIAÑO**
Telefonemas }

Apartado 18 :: Teléfono 2850

Oficinas: Paseo de Pereda, núm. 35

Minas de Resplinedo

JESUS FERNANDEZ

OFICINAS:

Marqués de San Esteban, número 2

GIJÓN

VAPORES DE GUMERSINDO RIESGO VALLINA

— G I J O N —

Telegramas }
Telefonemas } **RUDESCO**

Teléfono 30-23

Apartado 142

ÁNGEL ALVAREZ, S. en C. - Avilés

ARMADORES Y CONSIGNATARIOS
AGENTES DE ADUANAS : SEGUROS MARÍTIMOS
EXPORTACIÓN DE CARBONES

GRANDES ALMACENES DE SAL

AGENTES DE VAPORES COSTEROS
CONTRATOS DE SALVAMENTOS DE BUQUES
BOMBAS DE ACHIQUE DE 1.000 TONS. POR HORA

Telegramas } **ANGELVAREZ** **APARTADO NÚM. 31**
Telefonemas }

Oficinas: AVILÉS 72
Id. San Juan de Nieva 3
Particular. 99

VAPORES:
Caruso... 1,350 Tons. } Aida 350 Tons.
Lolina... 400 } Margarita 270 "
 } Africanas.. 150 "

Cía. T. V. LITORAL ASTURIANO (S. A.)

FUNDICION DE HIERRO Y BRONCE

LA MARUCA - TELÉFONO 191

Director: ALADINO MENÉNDEZ

Ingeniero Industrial

REPARACIÓN DE BUQUES
Construcción y reparación de máquinas y calderas. Soldadura eléctrica y autógena

SAN JUAN DE NIEVA AVILÉS Teléfono 10

S. A. ESPAÑOOLA DE LUBRIFICANTES

ACEITES, GRASAS Y EFECTOS NAVALES IMPORTACIÓN DIRECTA

DEPOSITO PARA ASTURIAS:

Vda. de DIEGO MURILLO

Pedro Duro, 2 y Muelle de Fomento **GIJÓN** Teléfono 32-14

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**

COMPañIA EUSKALDUNA

DE CONSTRUCCION Y REPARACION DE BUQUES

BILBAO

ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE CONSTRUCCIONES NAVALES

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

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

Fundiciones de hierro bronce, acero moldeado y aceros especiales.

Fabricación de tornillos, tuercas y remaches

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

Dirección postal, Apartado 13 - Bilbao

Dirección telegráfica, Euskalduna - Bilbao

GASCUE Y CRUZ

San Sebastián y Pasajes

Consignatarios

Carbones

Fletamentos

AGENTES COMERCIALES

DE LA

Sdad. Metalúrgica Duro-Felguera

Dirección Telegráfica y Telefónica:

GASCUECRUZ

Teléfono... 10.435.— San Sebastián

> ... 5.149.— Pasajes

Jesús García Castillo

Armador y Consig-
nario de buques



Fletamentos



Agente de la Compañía
Naviera

SOTA y AZNAR

Telegráficas: JESUSGARCIA

Teléfono 2484

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

HIJOS DE ANGEL OJEDA

ARMADORES DE BUQUES PESQUEROS

FABRICA DE CONSERVAS

Talleres mecánicos especializados en reparaciones para buques pesqueros.
Construcción de máquinas marinas, máquinas para dinamos, centrifugas, etc., etc.

Telegramas: OJEDA

TELÉFONO N.º 19-37

ARTILLERIA N.º 46

GIJÓN

Viuda de Antonio López de Haro

Consignación de Buques - Fletamentos - Tren de Gabarras - Servicio de remolques
y aguadas - Agente de Aduanas - Seguros marítimos

Agente de:

Cía. Naviera SOTA y AZNAR, de Bilbao.

(Línea de cabotaje entre todos los puertos de la Península, Norte de Africa y Baleares. Línea comercial mensual a América del Sur)

Holland America-Line de Rotterdam. (Vapores correos Holandeses. Línea CUBA-MÉXICO)

Tampa Inter-ocean Steamship Cº de New-Orleans, LA.

(Servicio regular entre los puertos del Golfo y España)

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

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

The Union Marine Insurance Cº Ltd. de Liverpool. (Seguros marítimos)

GIJÓN

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-1.º

Apartado 71 - Teléfono 18-00

ANTONIO T. VEGA

GIJÓN

Consignación y fletamento de buques

Seguros marítimos

Suministro de carboneras en todos los puertos

Corredor para la compra-venta de buques

Agentes en todos los puertos

DIRECCIONES

Postal: Apartado 34 ♦ Telegráfica: Vega ♦ Teléfono 19-00