



AÑO IV

GIJÓN 15 DE FEBRERO DE 1932

NÚM. 56

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.

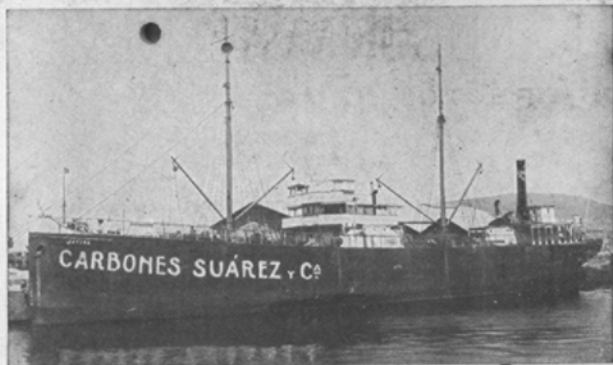
LA FELGUERA
(Asturias).

Telegramas - Telefonemas:

Duro

Duro

Duro-Sama



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

José Pérez Fernández

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

Teléfono núm. 39

Apartado núm. 20

Telefonemas: PEREZ FERNANDEZ

Villagarcía de Arosa

Telegramas: PEFFERNANDEZ

(PONTEVEDRA)

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

LA MARINA FERNANDEZ Y PELAEZ

— NAVIA —

Fábrica de harinas sistema Daverio — Fábrica de Pan

Armadores de los vapores

México, de 90 toneladas - Recalde, de 125 toneladas

Consignatarios de buques - Agentes de Vapores

Costeros S. A., de Santander y de las Compañías

Ibarra, Sota y Aznar y Trasmediterránea - Fábricas

de conservas en Ortiguera y Ribadeo.

Telegramas: MOLINOS NAVIA

Teléfonos: Oficinas Navia, núm. 4 - Almacenes Mue-

lle, núm. 7 - Fábrica Ortiguera, núm. 8 - Fábrica

Ribadeo, núm. 64

ALMACÉN DE EFECTOS NAVALES

— DE —

VIUDA MAÑUECO (SUCESOR)

Méndez Núñez, 8 — Teléfono 2256

SANTANDER

Pinturas, Cordelería y Cables. - Lubrificantes.

Cotones, Correas, Amiantos. - Empaquetaduras

Poleas de hierro y madera. - Faroles para buques

SUCURSAL EN PUERTO CHICO



“EL ÁNCORA”

EFFECTOS NAVALES

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

ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

GIJÓN
MUELLE, 30

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

Cecilio Letamendia

CONSIGNATARIO DE BUQUES

AGENTE DE ADUANA

AGENTE DE VAPORES COSTERÓS, S. A. - BILBAO

SEGUROS MARÍTIMOS :: CARBONES

Dirección telegráfica y telefónica: **CELE**

Teléfono núm. 5.226

PASAJES (Guipúzcoa)

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

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

NICOLAS LAFUENTE

ARMADOR Y CONSIGNATARIO

Velasco, 15 - bajo **SANTANDER**

VAPORES

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

Representante de los Cementos Portland «Rezola», de San Sebastián

Telefonemas {	LAFUENTELORZA	Telefonos {	Domicilio: 1.722
Telegramas {		Oficina: 1.187	

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: Jaenicke

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 COMPAÑIA

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

GIJON-MUSEL

Vapores de Pesca - Fletamentos - Seguros

AGENTE DE

VAPORES COSTEROS, S. A.

BILBAO

D/S A/S SPANSKELINJEN

FRED OLSEN & C.º

OSLO

ITALIA

(Flotas reunidas)

GOSULICH-LLOYD SABAUDO-NAVIGACIONE GENERALE

GÉNOVA

Direcciones.. { CORREO: APARTADO N.º 4
TELEGRAMAS-TELEFONEMAS: RUIZ
TELEFONO N.º 20-36

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 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 1.228 - Apartado 80

HISPANO RADIO MARÍTIMA

Alcalá, 16 - MADRID

Estaciones de telegrafía y telefonía sin hilos y radiogoniómetros sistema
MARCONI, TELEFUNKEN, S. F. R. y S. B. R. para todo clase de buques

Aparatos automáticos de alarma de los mismos sistemas

SONDAS ULTRASONORAS LONGEVIN FLORISSON

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

Pídanse detalles y presupuestos a

HISPANO RADIO MARÍTIMA, MADRID - Alcalá, 16

a sus inspecciones de: Barcelona: Gran Vía Layetana, 3; Bilbao: Buenos Aires, 13; Cádiz: Plaza de Argüelles, 4; La Coruña: Avenida de los Mártires de Jaca, 8; Gijón: Instituto, 4 y 6; Sagunto: Libertad, 26; San Sebastián: Francisco Andoanegui, 45 (Pasajes de San Pedro); Vigo: Tomás Alonso, 363 (Bouzas)
o a sus agentes: D. Alberto Alonso Berrueta, Usandizaga, 21 - San Sebastián y Francisco Andoanegui, 5 Pasajes de San Pedro y D. Santiago Montenegro, Giner de los Rios, 31-Vigo.



AÑO IV

GIJON 15 DE FEBRERO DE 1932

NÚM. 56

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

LA NAVEGACIÓN EN ASTURIAS

BALANCE DEL MERCADO DE FLETES DE 1932

RETORNOS

Los viajes de retorno para estos puertos se desarrollaron en franca crisis durante todo el año pasado. Las cotizaciones de fletes fueron, en general, inferiores a las del 31, y en muchas ocasiones tuvieron los barcos que volver vacíos a Asturias, ante la carencia de cargamentos para transportar.

Por este motivo, se hizo todavía más penoso para los armadores, cuyos buques frecuentan este tráfico, el entretenimiento de los mismos, aumentando aún las disponibilidades de tonelaje que no encontraba colocación para regresar a Asturias con carga, de cuyo modo pueden aminorarse las esperas en los turnos y evitar las pérdidas que originan una lastra de varios días, después de un viaje que, como generalmente suele ocurrir en la actualidad, ha resultado ruinoso para los intereses del armador.

MINERALES

La industria siderúrgica de Asturias trabajó

durante el pasado año, en forma muy restringida y por consecuencia, el consumo de mineral de hierro decreció considerablemente. Por ello, los transportes de este mineral, procedente de los puertos de Bilbao, Castro-Urdiales y Santander, fueron mucho más reducidos que en los años anteriores.

Los tipos de flete fueron los mismos, es decir, 5 pesetas libres de descarga para el buque. Claro que con dicha cotización pocos armadores, no siendo por pura necesidad, tomaron tales viajes. Pero bien es verdad que la escasez de órdenes hizo que hasta se apetecieran en muchas ocasiones esos transportes.

MADERA PARA MINAS

El más importante de los retornos para esta región es la madera para minas, dando dicha mercancía entretenimiento a numerosos buques. El año pasado, debido a la crisis de nuestra industria hullera, importantísima consumidora de estas maderas de Galicia, las im-

portaciones acusaron un descenso por bastante más abajo del nivel de 1931. No podemos adelantar una cifra ya que las estadísticas no han sido terminadas, pero queda sobradamente demostrado con las dificultades que tuvieron todos los maderistas para efectuar ventas por la abundancia de rolla existente en las plazas de las minas y también con que muchos barcos hayan tenido que regresar en lastre desde Galicia, lo que difícilmente ocurría antes.

El tipo promedio de flete hecho para estos viajes ha sido el de 9 pesetas la tonelada.

SALES

La demanda de tonelaje para sales fué la normal, que suele haber en sus épocas, para cargamentos a tomar en las salinas del Mediterráneo y Santa María (Cádiz). La abundancia de tonelaje, disponible en todo momento y con deseos de colocarse, aunque sólo fuese como entretenimiento, hizo que se cubrieran pronto las necesidades y que los tipos de flete se mantuvieran en las mismas cotizaciones anteriores, y quizás en algunas ocasiones y dados los deseos de los armadores por fletar, consiguieron los fletadores alguna rebaja en los mismos.

Los fletes concertados para esta clase de

retornos han sido con el promedio siguiente:

A Galicia.....	12,00	Ptas.
A Asturias.....	12,50	»
A San Sebastián....	15,00	»

CHATARRA

En el año 1931 ya tuvieron un descenso muy importante los fletamentos de chatarra desde los puertos del Atlántico francés y de los de Portugal, descenso que caminó durante el año pasado en sentido puramente vertical, ya que tomó mayor incremento la crisis en la industria metalúrgica.

Los tipos de flete que se fijaron en el reducido número de operaciones llevadas a efecto fueron de 9 pesetas para los cargamentos de Francia y a 17 desde Portugal.

En fin, como hemos dicho en otra ocasión, la crisis habida en el tráfico marítimo, durante el año último no perdonó sector ni mercado; de ahí que los viajes de retorno para Asturias, que son en épocas normales ya poco halagadores e interesantes, y que sólo se toman para soportar más benignamente las esperas en los turnos, no podrían en este año finado de aguda crisis, haber tenido otro aspecto que el expuesto.

ANTONIO SUARDIAZ VALDES

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

Servicio de cabotaje entre puertos del Cantábrico

F L O T A

Vapor "Villamanrique".	2.200 Tons.		Motonave "M. Benlliure"	152 Tons.
Motonave "Cervantes".	240 —		— "Capricho".....	135 —
— "Zuloaga".....	240 —		Vapor.... "Melchuca"....	120 —
— "Goya".....	156 —			

Don Justo D. Somonte Iturrioz

El Comisario de las Juntas de Obras de los Puertos de Gijón, Avilés y San Esteban de Pravia, D. Justo D. Somonte Iturrioz, ha tenido la gentileza de enviarnos unas cuartillas, que más abajo publicamos, en las que nos da su impresión acerca de lo que puede hacerse en los puertos de Asturias y a lo que éstos pueden aspirar, ateniéndose a la realidad, opinión que, por venir de quien viene, es muy de tener en cuenta.



También traemos a este lugar preferente la figura del Sr. Somonte Iturrioz, hombre joven e inteligente, como lo demuestra el hecho de que a su edad haya llegado a un cargo que requiere dotes especialísimos en quien lo desempeñe con acierto.

Agradecemos sinceramente al Sr. Somonte Iturrioz la atención que supone el enviarnos las cuartillas que nos honramos en insertar a continuación:

ASTURIAS MARÍTIMA me pide una cuartilla. No es ciertamente demasiado si es para no decir nada; pero se me antoja espacio interminable, al pretender decir algo de fuste.

A los puertos, como a la mayor parte de las actividades humanas, les es aplicable aquel adagio que hace referencia a la antimonia universal entre lo seguro y lo improbable: pájaro en mano o ciento en el aire. Gijón, Avilés y San Esteban tienen cada uno, volando en la fantasía de sus vecinos, su proyecto de un centenar de millones. Y no malo que puedan abrigar la seguridad, por de pronto, del Muelle Trasatlántico, dragado de La Rechalda, y créditos ininterrumpidos para los dragados de la barra. He aquí las realidades inmediatas que respectivamente les interesa tener en la mano a Gijón, Avilés y San Esteban. Es hacia estas realidades urgentes hacia donde, a mi juicio, se debe polarizar el esfuerzo de cuantos se desvelan por la prosperidad de los puertos. Que lo demás, como dice la parábola, se os dará por añadidura. No está mal que la vista se fije en las nubes siempre que los pies pisen firme y las manos toquen la realidad.

Mi ilusión es tan modesta que me contento con afanarme, durante mi gestión, porque no se me escapen de la mano estos tres pájaros.

© JUSTO D. SOMONTE ITURRIOZ.

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.^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



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

Carbones - Seguros - Fletamentos
 Cementos - Agua potable para buques
 AGENTE de: la S. A. Hulleras del Turón, de S. A. Altos Hornos de Vizcaya, de S. A. Fábrica de Mieres, de S. A. Vapores Costeros, de Ibarra y Compañía, de Compañía Trasmediterránea, de Isaac's Line y de la Compañía Neptunia.

FLOTA: Vapor «Genoveva F.» 2.500 tons.
 » «Monchu» 2.300 »
 » «Bodon», de 1.000 »
 » «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 enrazamientos de vías, material para señales, etc.

DIQUE SECO

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE BUQUES
 CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES DE MÁQUINAS, CALDERAS, ETC.
 MAQUINARIA Y MATERIAL PARA OBRAS PÚBLICAS Y PUERTOS

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: TALLERES
 DIRECCIÓN POSTAL: APARTADO N.º 10
 ASTILLERO (SANTANDER)
 TELÉFONO NÚM. 20



MERCADO DE FLETES



Desde la declaración de la huelga general minera, es casi absoluta la paralización de este mercado de fletes, encontrándose incluso sin cumplir algunas operaciones, por no disponer las minas en depósito de las clases de carbón a embarcar. También por parte de los armadores, al presentar el Sindicato Minero Asturiano su anuncio de huelga, hubo suspensión de gestiones para colocar tonelaje, a fin de tener sus buques libres para acudir a otros mercados mientras durase el conflicto hullero.

A fines de enero último hubo una precipitada actividad para comprometer tonelaje disponible inmediatamente, pues algunos consumidores de carbón quisieron ponerse a cubierto de una huelga prolongada. Con este motivo, se concertaron algunas operaciones, pero a pesar de las prisas para fletar, no lograron mejorar alguna los tipos, ya que en todo momen-

to hubo abundancia de tonelaje disponible.

La primera quincena de este mes ha sido casi nula en operaciones. Las pocas que se llevaron a efecto fueron más bien con tipos por bajo de las cotizaciones anteriores. Bien es verdad que estos fletamentos han sido después de estar paralizados los trabajos en las minas y para transportar carbones depositados en los puertos, por lo que los armadores también tomaron estos viajes para evitar la paralización de sus buques, como ocurre con algunos que se encuentran aquí detenidos desde la declaración de la huelga.

Se espera la vuelta al trabajo en las minas con la esperanza de que haya alguna demanda de tonelaje, pues algunas industrias y almacenistas es indudable que tendrán considerablemente mermadas sus existencias de carbón que habrán de reponer tan pronto se resuelva el conflicto minero de nuestra región.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

Pasajes—Vp.	360 ts. Ptas. 11,50 Norte.
San Sebastián.— »	320 ts. » 13,50 Langreo.
Zumaya— »	220 ts. » 14,75 id.
Bilbao— »	220 ts. » 11,— Norte.
Coruña— »	140 ts. » 10,50 id.
Vigo— »	700 ts. » 13,00 id.

AVILÈS a

Vigo— Vp.	400 ts. Ptas 12,—
---------------------	-------------------

PRAVIA a

Bilbao—Vp.	600 ts. Ptas. 7,50
Id.— »	250 ts. » 10,—
Alicante— »	2.000 ts. » 14,—

RETORNOS:

Bilbao-Pravia . . .—Vp.	600 ts. cemento Ptas. 10,—
C. Urdiales-Musel.— »	1.000 ts. mineral » 4,50

Declaración y desarrollo de la huelga minera

Como consecuencia del resultado del «referendum» celebrado entre los obreros afectados al Sindicato Minero Asturiano, el lunes día 6 del actual se declaró la huelga en toda la cuenca asturiana, alcanzando el paro a casi todas las minas y a un número de obreros que desde el primer día pasaba de 27.000. Donde desde luego se trabajaba era en la mina San Vicente y en las de Teverga, ambas explotadas por los obreros; en Carbones Asturianos y parte en Turón. En estos dos últimos puntos, fueron dejando de trabajar la mayoría en los días siguientes a la declaración de huelga. Esta ya se sabe que tiene por base el despido de obreros a causa del exceso de producción.

El gobernador provocó reuniones en las que se expusieron fórmulas, pero sin llegar a un acuerdo. La fórmula de los patronos es la de trabajar cinco días a la semana, reducción de los destajos y supresión de obreros. El Sindicato Minero reclama la reducción de la jornada a seis horas en el interior de la mina y a siete en el exterior, y en caso de que sobren obreros, la jubilación de éstos.

Acerca de esto se debatió ampliamente no sólo ante el gobernador, sino en el Jurado Mixto de la Minería, sin que fuera posible llegar a un acuerdo, ya que los patronos insistieron en que no puede haber solución si no se atempera la producción al consumo, haciendo un reajuste en el trabajo, y los obreros no quieren que se prescindiera de ningún compañero si no es con alguna compensación.

Así las cosas, el Gobierno envió a Oviedo, a los pocos días de huelga, al director general de Minas Sr. Gordón Ordás, quien celebró diversas entrevistas con patronos y

obrigeros, llegando, en una de sus finales entrevistas, a concretar la fórmula de las jubilaciones de obreros, a las que habrían de contribuir el Gobierno y las partes litigantes.

El asunto fué tratado también por el Consejo de ministros y se autorizó al de Agricultura para que interviniese en la resolución. A él le comunicó el Sr. Gordón Ordás la fórmula antes dicha, pero el ministro no la consideró viable e indicó que fueran a Madrid las Comisiones de obreros y patronos para llegar a la solución.

Lo hicieron así los interesados, saliendo para Madrid el día 12. El director general de Minas terminada aquí su misión, marchó también a Madrid el día 11. Y en la capital de la República comenzaron el lunes 13 las reuniones, celebrando varias de éstas con el ministro de Agricultura y el Gobierno, llegando a concretar una fórmula que, aunque oficialmente no se hizo pública, parece que consiste en lo siguiente: jubilación de 2.500 mineros, con aprobación de obreros y patronos y concediendo a éstos el Gobierno unas primas durante seis meses y luego que puedan renovar los contratos de venta a mayor precio.

Los comisionados patronos regresaron a Oviedo y hoy se celebró una reunión en la que se acordó la contestación al Gobierno, saliendo inmediatamente la Comisión para Madrid, a fin de dar cuenta de ella al ministro de Agricultura.

Aunque este acuerdo no se hizo público, se asegura que se aceptan las jubilaciones siempre que las indemnizaciones que concede el Gobierno sean permanentes.

De todos modos, nada hay seguro en el momento de cerrar nuestra edición.



MERCADO DE CARBONES



Como consecuencia de la huelga general minera declarada en Asturias desde el día 6 del actual, se encuentran paralizadas todas las explotaciones hulleras, excepto las minas de San Vicente y las de Teverga que son explotadas por los propios obreros mineros. Al declararse el conflicto siguieron trabajando en Carbones Asturianos y Hulleras de Turón, pero en los días sucesivos dejaron de presentarse la mayoría de sus obreros.

Se calcula que el paro alcanza a 27.000 mineros.

Tanto las representaciones patronales como obreras y también las autoridades laboran intensamente para encontrar una solución a este serio conflicto.

Han sido presentadas diversas fórmulas encaminadas a tal fin, pero ninguna de ellas ha sido aceptada hasta la fecha por el Gobierno.

La impresión reinante es que será un tanto difícil la solución de este problema y que solamente con un sacrificio por parte de los

obreros y de los patronos podrán encauzarse nuevamente los trabajos. De todos modos, y dado el interés que está poniendo el Gobierno, es de confiar que los trabajos no tardarán en reanudarse, aunque probablemente será a base de una producción limitada.

En los primeros días del mes y como consecuencia del anuncio de huelga, hubo alguna mayor actividad en los embarques; pero después del 6 del corriente los cargues se han reducido solamente a menudos, con cuya clase se han despachado varios buques, hallándose paralizados los embarques de granos, pues de éstos no sucede como con los menudos, de los cuales las existencias en depósito son enormes, sino que se venía sirviendo con la producción del día.

Los turnos van aflojando a medida que se logran despachar los buques sometidos a los mismos, ya que no se hacen nuevas anotaciones ante la imposibilidad de cargar, transcurriendo muchos días en los cuales la paralización en los puertos es casi absoluta.

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

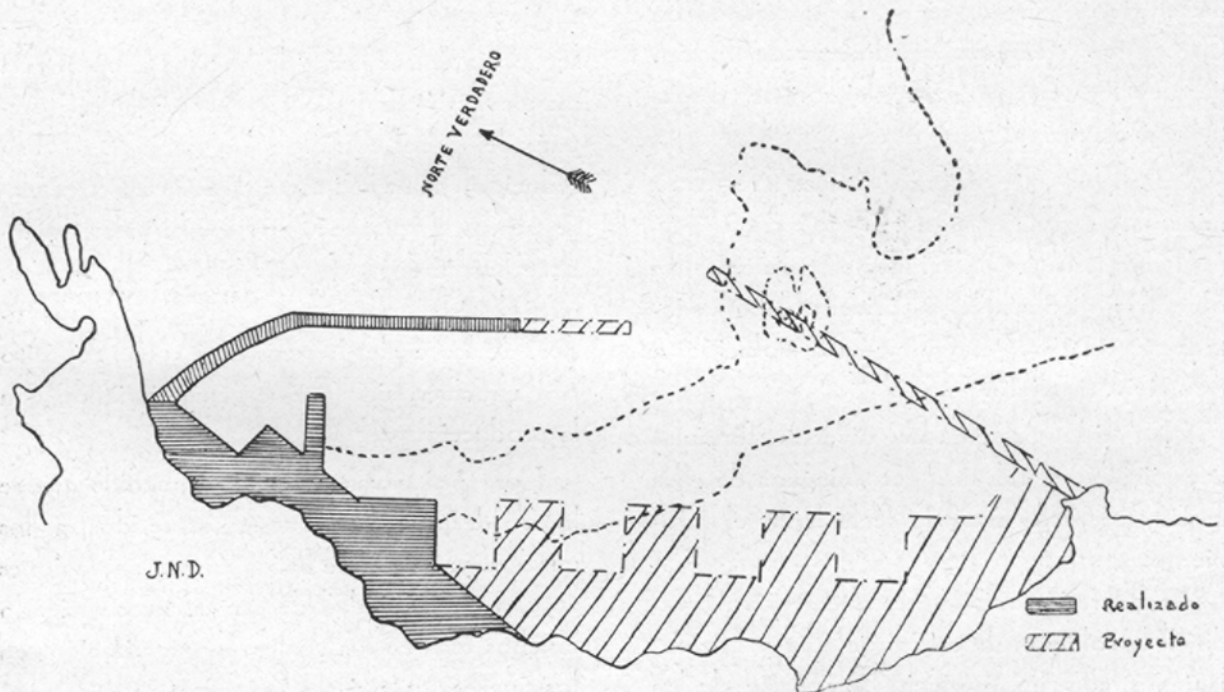
LA AMPLIACIÓN DEL PUERTO DEL MUSEL

Por JUAN NAVARRO DAGNINO

Del Cuerpo G. de Servicios Marítimos

He leído el folleto de los Sres. Suárez Morís y Junquera, a los que felicito doble-

mente es que hoy se está construyendo un dique por fuera del existente, que cuando fué



mente, tanto por la recopilación y trabajo de erudición que han hecho, como por la emisión de ideas propias, ya que son los primeros que al tratar el tema le dan la importancia debida al *dique-sur*.

Todos los puertos españoles adolecen de raquitismo y mezquindad, y el de Musel no ha escapado a este mal general, pues claro está que el dique norte debiera haber nacido en el extremo del Cabo Torres, y no a su mitad; es este un caso análogo al del puerto de la Luz en las Palmas de Gran Canaria y sa-

construído parecía había de satisfacer todas las necesidades.

Al proyectar un puerto hay que tener presente dos puntos esenciales:

El primero, es que un puerto es una obra que podemos llamar eterna y que quizá dure miles de años. Hay que pensar, por tanto, más en el porvenir que en el presente, y no olvidar que el tamaño de los buques aumenta constantemente. Seguramente que a comienzos del siglo nadie supondría que treinta años después habría trasatlánticos de 300 metros

de eslora; y en cuanto a los buques de guerra, en Inglaterra se tuvo un proyecto de acorazado de 57.000 tons. que no ha sido realizado a causa de la Conferencia de Whashington que limitó su tamaño a 35.000.

El segundo punto es el pensar que a pesar de todas las previsiones e hipótesis quizá la humanidad adquiera en lo futuro grados de adelanto y civilización insospechados y por tanto hay que dejar siempre la posibilidad de futuras ampliaciones.

Ni uno ni otro han sido tenidos en cuenta al planear los actuales puertos españoles, planeados casi todos a fines del siglo pasado.

El primero fué olvidado al escoger el sitio de arranque de espigón, malecones o diques, una menguada superficie de flotación o interna del puerto y así vemos con vergüenza que ni en Barcelona, Valencia, Alicante, etc., entran los trasatlánticos que con turistas los visitan periódicamente.

El segundo fué olvidado al encurvar dichos malecones o diques formando cierre o concha, en lugar de trazarlos en línea recta, para poder siempre prolongarlos ilimitadamente a medida que las necesidades lo requieran.

Hecho este ligero exordio y sin perder de vista los dos puntos indicados, al estudiar la concha de Gijón formada entre cabo Torres y Santa Catalina, se aprecia claramente que el único proyecto *verdad*, o mejor dicho idea, es el de D. Gerardo Fernández, que saca dos diques de los extremos de la concha y la cierra; claro está que a su realización se opone su precio.

Dentro de un ambiente más modesto y trazando desde punta Coroña una línea recta hacia el norte verdadero, en una longitud de 1.500 metros se aprecia que esta línea pasa por encima de la Osa; a la derecha queda el pedrero y zona sucia en que las líneas batimétricas o de calados de 10 y 5 metros se alejan extraordinariamente de la costa; a la izquierda queda una zona limpia en que se puede construir a lo largo de la costa, muelle de atraque. Este debe ser el dique Sur, mejor llamado Sur-Norte, que dejaría con el Norte una boca de 500 metros, encerrando una superficie de flotación bastante considerable. Con el transcurso del tiempo podría pensarse y al ser requerido por el aumento de tráfico del puerto en construir un nuevo dique Norte y prolongar el Sur para formar un antepuerto, pues no hay que olvidar que el carácter primordial del Musel es el de puerto de refugio. Tampoco se me oculta que con la construcción del dique Sur quedan fallidas las esperanzas del Sr. D. Gerardo Fernández que aspira a cerrar la totalidad de la concha de Gijón, pero es tan sucio y de tan poco calado el fondo de la parte derecha de esta concha que no creo sea nunca aprovechable.

En resumen, no siendo ilimitada la suma que el Estado pueda invertir en el Musel, el problema estriba en estudiar qué obra es más urgente, la que debe iniciarse con prioridad, y a mi juicio es el dique Sur, tal como lo diseño en el esquema que acompaño a este trabajo.



Lubrificantes "Atlantic"

GUMERSINDO JUNQUERA

GIJON - MUSEL

Armador - Consignatario de Buques
Carbones - Fletamentos



VAPORES

TELÉFONO 17-00

APARTADO 176

LUIS ADARO.....	3 400 Tons.
MARIA ADARO....	3.650 »
GUMERSINDO JUNQUERA.	5.800 »
MARUJA Y AURORA.....	6 850 »

TELEGRAMAS:

JUNSECA

GIJON

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

ANTONIO T. VEGA

GIJON

Consignación y fletamento de buques

Seguros marítimos

Suministro de carboneras en todos los puertos

Corredor para la compra-venta de buques

Agentes en todos los puertos

DIRECCIONES

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



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

La mayoría de los mercados extranjeros han operado en escala muy moderada durante la mayor parte de la quincena última. En el del Plata se registraron algunos contratos de importancia, como consecuencia de la reciente venta de 20.000 tons. de trigo de inferior calidad a la China. Uno de ellos fué el de un buque de 7.400 tons., de Buenos Aires-La Plata-Bahía Blanca a Shanghai a 17/6 y el de otro buque algo mayor de Bahía Blanca al mismo puerto de descarga, al tipo de 17/3.

Los mercados de Norte-América no han ofrecido rasgo alguno destacado en el mismo período, siendo el único contrato digno de mención el de un buque de 6.800 tons. fletado en Baltimore al tipo de 2,85 dólares para transportar chatarra desde Filadelfia al Occidente de Italia a fines de este mes.

Los cargadores de azúcar de Cuba reanimaron, en días aislados, la demanda de tonelaje en aquel sector, pero, en general, este es un mercado que carece de animación desde hace bastante tiempo, reflejando la crisis económica porque atraviesa la isla.

En el sector australiano la demanda de tonelaje para Europa se concentró principalmente en los puertos occidentales para Febrero y Marzo, siendo en cambio la característica de los puertos del Sur la demanda de buques para Shanghai para Marzo y Abril.

El mercado de alubias de Manchuria ha estado casi estancado, proponiéndose por los cargadores fletes más bajos que los últimamente registrados, a causa de la abundante oferta de tonelaje que se espera para muy en breve.

En el de Europa Oriental ha habido gran reanimación en la demanda de buques para el transporte de cereales del Mar Negro. Entre los contratos hechos, todos a tipos bajos, citaremos los de dos buques de regular tamaño para R. U.-Continente, a 9/10 $\frac{1}{2}$ la tonelada.

CARBONES

En el mercado de Cardiff la llegada de buques se ha visto dificultada durante la quincena última por los fuertes temporales reinantes y por la niebla. Como consecuencia de ello los cargadores sufrieron grandes demoras y entorpecimientos, no reflejando el aspecto de las operaciones en los puertos del Canal el verdadero estado del mercado. Esto no quiere decir que la situación de éste sea muy buena, pues la acumulación de cribado y galleta vuelve a ser excesiva. En cambio los menudos son difíciles de obtener, a causa de lo restringido de la producción con el régimen actual de trabajo en las minas.

El mismo estado, en cuanto a menudos, es el que presenta el mercado de Swansea de carbón de vapor. En éste abundan mucho todas las variedades de consumo para buques. En cuanto al mercado de antracita, sigue, por por ahora, viento en popa, colocándose sin dificultad casi la totalidad de la producción, sobre todo las variedades superiores.

En la cuenca del Mersey la demanda de carbón de consumo para buques es bastante satisfactoria, especialmente de ciertas mezclas de granzas, polvo y galletilla que están alcanzando precios muy atractivos.

El mercado de Newcastle sigue sin experimentar grandes alteraciones, con una demanda regularmente activa, pero muy constante, para entrega inmediata, que permite colocar sin grandes dificultades la producción contenida en los límites de las restricciones oficiales.

Los demás mercados ingleses no ofrecen rasgos salientes que señalar y si las acumulaciones en bocamina son hoy casi excepcionales, esto es debido en primer término a las rígidas limitaciones impuestas a la producción, limitaciones en que fatalmente tendrán que venir a parar otros países que hoy se debaten con las dificultades de una oferta excesiva.

La situación de los buques de carga

Una ilustre personalidad de la industria naviera británica, que posee una larga experiencia adquirida en el mundo de los negocios, se ha expresado del modo siguiente en una encuesta de fin de año organizada por una revista marítima acerca de la situación mundial del tonelaje de carga al finalizar el año 1932:

«Siento de veras tener que declararme pesimista al comentar el pasado inmediato, así como el presente y el porvenir del tonelaje de carga en todo el mundo. Raro es el día en que no se oye algún discurso o se lee algún artículo de tonos optimistas refiriéndose a este mismo tema y no falta quien considere un deber de patriotismo pintar la situación con los colores más risueños. Yo no lo entiendo así y creo que nada se gana con pretender engañarse a sí mismo y engañar a los demás sobre las perspectivas que en este aspecto presenta la industria naviera.

En cuanto a los orígenes de esta situación existen varias razones combinadas. Las dos más importantes, y al mismo tiempo más manifiestas, son la depresión general del comercio en todo el mundo y el enorme exceso de tonelaje flotante. En mi larga experiencia de los negocios navieros no he conocido nunca una crisis semejante. Si el tonelaje total hoy existente, aún incluyendo el de los buques amarrados, no excediese demasiado del de la carga a transportar en tiempos normales, aún

cabría esperar una mejora gradual en los tipos de los fletes que implican la posibilidad de alcanzar algún beneficio; pero dado el número enorme de barcos inmovilizados que sólo esperan la más insignificante mejora para salir a la mar, es difícil hacerse ilusiones sobre este punto. A mi juicio, el desguace en gran escala no sólo de una gran parte del tonelaje amarrado, sino de mucho de lo que aún circula por esos mares, y la resolución inquebrantable de no construir ni un solo barco en un par de años es lo único que puede sacar a la industria hullera del atolladero en que se encuentra metida.

Pudiera citar docenas de ejemplos de lo que acabo de decir, pero basta con uno bien elocuente. Tan pronto como el mercado australiano empezó a mostrar recientemente una pequeña tendencia a mejorar los tipos de los fletes como efecto de una racha efímera de activa demanda, la tendencia quedó contenida y contrarrestada con creces por la gran cantidad de buques amarrados que volvieron a entrar en activo, pertenecientes en su mayoría a empresas británicas.

Los buques de carga se han visto poco a poco desplazados por los grandes buques de línea de muchos sectores de transporte marítimo que antes monopolizaban. A muchos comerciantes les conviene más, sobre todo en tiempos como los actuales enviar sus mercan-

cías por lotes sueltos que fletar buques completos y ésta ha sido una de las causas principales de la especial gravedad de la crisis en determinados mercados.

Otro factor importante de la situación es la poca frecuencia con que hoy se realizan contratos de fletamentos para puertos muy distantes. En otro tiempo era corriente encontrar fletes para Colombo, Singapur, Bombay y otros puertos orientales. Hoy estos contratos son sumamente excepcionales y cuando se realizan es a tipos tan ruinosos que tanto valdrían mandar los buques en lastre, sobre todo si se tienen en cuenta los impuestos cuantiosos que es preciso satisfacer al paso por el Canal.

En cuanto a los contratos para Sud-América, 8 chelines parece ser el flete estabilizado para Riojaneiro y 9 chelines al Plata, lo que equivale, poco más o menos, a hacer el viaje en lastre; a pesar de lo cual en cuanto se presenta un pedido de tonelaje queda cubierto en un abrir y cerrar de ojos. En cuanto a los contratos para el Mediterráneo, los tipos de 5/6 y 5/9 para Génova y Alejandría son demasiado ridículos para que merezca la pena comentarlos; y no obstante hay barcos que los aceptan y aún sobreviven.

En cuanto a las panaceas para todos los gustos que han venido proponiéndose desde que la crisis empezó a adquirir la actual gravedad, estimo que algunas son totalmente impracticables y otras abiertamente contraproducentes. Claro está que un convenio internacional sería enormemente ventajoso para la realización de cualquier medida que tendiese a la regularización de los fletes; pero, a mi juicio, tal convenio es, hoy por hoy, una utopía. Si no hemos logrado todavía llegar a un convenio nacional, ¿cómo vamos a pensar en llegar a uno internacional, que, naturalmente, ofrece dificultades mucho mayores?

También se habla mucho de la ayuda oficial para la realización de los proyectos de desguace y de la necesidad de construir barcos nuevos, de las ventajas que esto reportarís, sobre todo después de las experiencias tan instructivas de la Ley de Facilidades al Comercio. Creo que se ha manejado demasiado el tópico de la ineficiencia como factor fundamental de la crisis y que tal vez el único remedio de ésta haya de encontrarse, como tantas otras veces, en la iniciativa privada y en el instinto de conservación de una industria que ha pasado por situaciones muy difíciles, aunque siempre menos graves que la que actualmente estamos atravesando».

Andrés Ruiz de Velasco

Calle del Carmen, 30, 32 y 34 — GIJÓN

CONSIGNACIONES :: FLETAMENTOS :: CARBONES :: SEGUROS

AGENCIA DE ADUANAS

Teléfono 19-05
Apartado N.º 201

Telegramas } "RUIDEVELASCO, GIJÓN"
Telefonemas }

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

CRISIS PESQUERA

Comencemos a exponer en resumen sintético la evolución de la flota pesquera durante los tres últimos años y el origen de tal evolución.

La carencia de pesca en la playas del litoral Cantábrico obligó a la industria pesquera a poner su vista en otros caladeros lejanos, lo que motivó inmediatamente la renovación total del material flotante, invirtiéndose en esto todo el capital y beneficios obtenidos en los prósperos años anteriores. A esto hay que añadir el aumento considerable de embarcaciones, producido por los primeros viajes a dichos caladeros que resultaron fructuosos. Nuevo capital vino a esta industria y fué tal el ímpetu adquirido en las nuevas construcciones que pronto se vió la superabundancia de elementos de pesca, agravada con el fracaso posterior de producción de los caladeros mencionados.

En resumen: hoy poseemos indudablemente una de las flotas pesqueras más eficientes, modernas y mejor equipadas del mundo, pero a esta súbita renovación no siguió, como había falta, el consiguiente aumento de consumo. De lo que se deduce, que aún pescando poco, los mercados se encuentran siempre saturados y por tal causa los precios — aparte de lo que pueda influir la actual crisis general — son ordinariamente poco remuneradores.

La expansión que teníamos en los mercados de la vecina república francesa, fué totalmente anulada con la imposición de los contingentes. Sobre este particular ocurre un caso curioso que viene a agravar más aún la situación precaria de esta importante rama de la economía nacional.

Durante la temporada de pesca en el Grand Sole y costas occidentales de Irlanda, y debido a la referida saturación de los mercados españoles, una parte de la flota pesquera se dirigió a vender a los puertos ingleses — principalmente a Milford — mas este último año, para colmo de males, con motivo de la supresión del libre cambio en Inglaterra, fué gravado el pescado extranjero con el 10 por 100 «ad valorem». Y no para en esto la odisea de nuestra industria pesquera, sino, que como la mayor parte del pescado que se vende en los puertos ingleses es para reexportar a Francia (!), no solo perdemos el beneficio que obtienen los intermediarios ingleses, sino que dejamos allí cantidades muy respetables en representantes, transportadores, suministros, etc., etc.

El Gobierno de la República debiera tratar por todos los medios de conseguir, por parte de Francia, una mayor benevolencia en lo que respecta a los contingentes, ya permitiendo mayores entradas por la frontera o autorizando a las embarcaciones españolas a ir a vender, en último caso, a sus puertos, aplicándoles simplemente los derechos ordinarios.

Próxima a comenzar la temporada de pesca en el Grand Sole, sería conveniente que por plumas más autorizadas se intensificara una campaña que llegara al Gobierno, para que éste, poniendo la atención que requiere el caso, consiga mitigar la aguda crisis que, de seguir algún tiempo más, llevará fatalmente a la ruina a un sector económico de los más importantes del país.

FERNANDO SAMADEZ.

Febrero de 1933.

DOTACIÓN DE LOS PUERTOS ASTURIANOS PARA EL EMBARQUE DE CARBONES

Por GUMERSINDO JUNQUERA (Ingeniero de Minas)

(Continuación).

II

Producción y embarque de carbones

Las estadísticas, tanto de producción de carbones en la provincia, como las de las Juntas de Obras de los puertos de Asturias, habrán de darnos los materiales que precisamos y que habremos de ordenar en cuadros y algunos de ellos también en gráficos, para hacer resaltar más fácilmente algunas de sus variaciones. Tomaremos estos datos a partir del año 1910, que es cuando se pueden conside-

rar en marcha normal de explotación a los tres puertos.

CUADRO NÚM. I. — PRODUCCIÓN

DE HULLA EN ASTURIAS : — : — :

Contiene este cuadro los datos de producción de Asturias desde 1910 a 1931, por años y dentro de cada año por tamaños.

Aparte de los saltos bruscos en los años 1918, 1923 y 1929, se aprecia un continuado aumento en la producción que en el transcurso de los 21 años se duplica, pasando de 2.329.515 tons. el año 1910 a 4.786.653 tons. el año 1931.

CUADRO N.º 1

PRODUCCIÓN DE HULLA EN ASTURIAS

AÑOS	CRIBADO	GALLETA	GRANZA	MENUDO	TOTAL
1.910	372.722	279.342	232.952	1.444.499	2.329.515
1.911	393.883	229.476	180.208	1.462.469	2.266.036
1.912	405.074	256.946	240.363	1.471.020	2.373.403
1.913	394.573	260.228	249.180	1.509.528	2.413.509
1.914	401.438	258.931	230.716	1.566.528	2.457.613
1.915	446.525	267.030	270.917	1.713.467	2.697.939
1.916	439.921	281.443	314.877	1.852.018	2.888.259
1.917	360.114	285.011	299.792	1.883.994	2.828.911
1.918	545.548	409.161	340.968	2.113.999	3.409.676
1.919	468.101	351.076	292.563	1.813.891	2.925.631
1.920	475.920	356.940	279.451	1.844.192	2.974.503
1.921	360.643	284.309	298.633	1.876.715	2.820.300
1.922	297.532	300.261	302.993	1.601.397	2.502.183
1.923	451.640	392.819	559.967	2.378.743	3.783.169
1.924	467.474	419.772	554.950	2.536.302	3.978.498
1.925	468.501	415.178	602.351	2.448.119	3.934.149
1.926	467.853	454.252	673.099	2.600.672	4.195.876
1.927	445.460	403.927	665.278	2.541.585	4.056.250
1.928	497.793	417.359	726.859	2.666.408	4.308.419
1.929	525.945	513.471	840.909	2.953.982	4.834.307
1.930	517.822	525.397	826.902	2.943.161	4.813.282
1.931	487.048	496.496	871.639	2.931.470	4.786.653
TOTALES ..	9.691.530	7.858.825	9.873.567	46.154.159	73.578.081

CUADRO NÚM. 2. — PRODUCCIÓN DE HULLA EN ASTURIAS.
RELACIÓN DE TAMAÑOS :: ::

Este cuadro deducido del anterior, expresa las cantidades anteriores, pero el tanto por ciento que cada uno de los tamaños representa en el total de la producción.

Fácilmente se aprecia que a medida que aumenta la producción disminuye la proporción en granos, singularmente la de cribado

que comienza con el 17 por 100 para descender al 10 por 100; la galleta se mantiene casi constante en el 10 por 100; la granza compensa la variación del cribado, subiendo del 10 al 18 por 100, mientras que el menudo se mantiene prácticamente constante entre el 61 y el 62 por 100.

Podemos dar como composición media de la producción: cribado, 10 por 100; galleta, 10 por 100; granza, 18 por 100, y menudo, 62 por 100.

CUADRO N.º 2
PRODUCCIÓN DE HULLA EN ASTURIAS
RELACIÓN DE TAMAÑOS

AÑOS	CRIBADO	GALLETA	GRANZA	MENUDO	TOTAL
1.910	16,00	12,00	10,00	62,00	100,00
1.911	17,00	10,00	8,00	65,00	100,00
1.912	17,00	11,00	10,00	62,00	100,00
1.913	16,35	10,75	10,35	62,55	100,00
1.914	16,35	10,55	9,40	63,70	100,00
1.915	16,55	9,90	10,05	63,50	100,00
1.916	15,25	9,75	10,90	64,10	100,00
1.917	12,75	10,10	10,60	66,55	100,00
1.918	16,00	12,00	10,00	62,00	100,00
1.919	16,00	12,00	10,00	62,00	100,00
1.920	16,00	12,00	10,00	62,00	100,00
1.921	12,80	10,10	10,60	66,50	100,00
1.922	11,90	12,00	12,10	64,00	100,00
1.923	11,95	10,40	14,80	62,85	100,00
1.924	11,75	10,55	13,95	63,75	100,00
1.925	11,90	10,55	15,30	62,25	100,00
1.926	11,15	10,83	16,05	61,97	100,00
1.927	11,00	9,95	16,40	62,65	100,00
1.928	11,55	9,65	16,87	61,89	100,00
1.929	10,88	10,62	17,40	61,10	100,00
1.930	10,75	10,92	17,18	61,15	100,00
1.931	10,18	10,37	18,20	61,25	100,00

CUADRO NÚM. 3. — TRÁFICO DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

Como lo expresa el título está confeccionado este cuadro con las cantidades que cada año representan el movimiento de cada uno de los tres puertos Gijón-Musel, San Juan de Nieva y San Esteban de Pravia, totalizando estos tráficos cada año. Se repite en él la

producción total de hulla de Asturias de cada año y se compara la relación por 100 entre la producción y el embarque.

Lo más importante de este cuadro son las enseñanzas que nos prestan sus tres últimas columnas y por ellas podemos apreciar que tanto la producción como el embarque siguen dos ritmos continuos ascendentes pero no paralelos, ya que el de embarque es más acele-

rado que el de la producción. El embarque comienza en 1910 con 1.040.914 tons. y es en los años 1929 y en 1930 de 3.520.000, es decir, se hace 3,5 veces mayor, mientras que la producción pasa de 2.300.000 a 4.800.000 tons. en cifra redonda, es decir, que en el mismo período de 21 años se duplica. Lo que se refleja a su vez en la relación entre la producción y el embarque, ya que este comienza siendo el 44 por 100 y termina elevándose al 73 por 100 en los últimos años. La anomalía del año 1931 tiene su explicación en las huelgas habidas en los puertos, singularmente en el de Gijón-Musel que

mantuvo un estado de anormandad durante el último trimestre.

Estos resultados nos enseñan tres cosas: primera, que la salida principal de la producción hullera está en la vía marítima, o sea en el mercado del litoral; segunda, que la producción se vigoriza y adquiere impulso con el desarrollo de los puertos, singularmente con el del puerto de Gijón-Musel que a partir ya del 1911 adquiere un tráfico superior al conjunto de los otros dos, y tercera, que la producción no estuvo en ningún momento contenida por dificultades en el embarque.

CUADRO N.º 3

TRÁFICO DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

AÑOS	Gijón-Musel — Tons.	San Juan de Nieva — Tons.	San Esteban de Pravia — Tons.	Total Tons.	Producción — Tons.	Exportación por 100
1.910	433.000	378.060	229.854	1.040.914	2.329.515	44,68
1.911	548.392	274.858	272.080	1.095.330	2.266.036	48,33
1.912	687.443	208.783	267.926	1.164.152	2.373.403	49,04
1.913	662.184	320.359	211.560	1.194.103	2.413.509	49,47
1.914	605.058	252.567	190.339	1.047.964	2.457.613	42,64
1.915	904.971	389.528	216.258	1.510.757	2.697.939	55,99
1.916	866.249	228.374	289.675	1.384.298	2.888.259	47,92
1.917	871.574	336.871	422.923	1.631.368	2.828.911	57,66
1.918	1.077.150	554.809	500.757	2.132.716	3.409.676	62,54
1.919	821.113	528.564	408.455	1.758.132	2.925.631	60,09
1.920	989.369	707.917	488.199	2.185.485	2.974.503	73,47
1.921	859.717	487.844	473.012	1.820.573	2.820.300	64,55
1.922	765.357	474.138	405.280	1.644.775	2.502.183	65,73
1.923	1.349.400	725.459	563.536	2.638.395	3.783.169	69,74
1.924	1.283.739	754.506	604.403	2.642.648	3.978.498	66,42
1.925	1.249.067	724.177	683.806	2.657.050	3.934.149	67,53
1.926	1.518.168	789.887	779.762	3.087.817	4.195.876	73,59
1.927	1.283.652	662.449	665.523	2.611.624	4.056.250	64,38
1.928	1.529.055	640.443	626.558	2.796.056	4.308.419	64,89
1.929	1.930.960	748.785	841.601	3.521.346	4.834.307	72,84
1.930	1.936.289	788.360	795.983	3.520.632	4.813.282	73,14
1.931	1.724.810	779.240	723.885	3.227.935	4.786.653	67,43
Totales..	23.896.717	11.755.978	10.661.375	46.314.070	73.578.081	62,94

CUADROS NÚMS. 4, 5, 6 Y 7

Estos cuadros hacen referencia o determinan el rendimiento de los elementos de carga de carhón, el primero en el conjunto de los

tres puertos y los demás en cada uno de ellos separadamente.

En todos ellos se hace referencia a un trabajo de 300 días al año y de 8 horas por jornada. No puede dárseles una precisión ma-

Cuadro n.º 4 - CONJUNTO DE LOS TRES PUEROS

RENDIMIENTO DE LOS ELEMENTOS DE CARGA DE CARBÓN

Años	CARGA — Tons.	Promedio de Tons.	Capacidad teórica Tons.	Rendi- miento Por 100
1.910	1.040.914	3.469.71	12.980	26'73
1.911	1.095.330	3.651.10	"	28'13
1.912	1.164.152	3.880.50	13 780	28'16
1.913	1.194.103	3.980.30	"	28'88
1.914	1.047.964	3.943.20	"	28'61
1.915	1.510.757	5.058.50	"	36'71
1.916	1.384.298	4.614.30	"	33'48
1.917	1.631.368	5.438.80	15 700	34'64
1.918	2.132.716	7.108.00	"	45'27
1.919	1.758.132	5.860.40	"	37'33
1.920	2.185.485	7.284.90	"	46'40
1.921	1.820.573	6.068.50	15 860	38'26
1.922	1.644.775	5.482.50	"	34'57
1.923	2.638.395	8.794.60	"	55'45
1.924	2.642.648	8.808.80	20.340	43'31
1.925	2.657.050	8.856.80	20 500	43'20
1.926	3.087.817	10.292.72	"	50'21
1.927	2.611.624	8.705.40	"	42'46
1.928	2.796.056	9.320.19	21 460	43'43
1.929	3.521.346	11.737.82	23.460	50'03
1.930	3.520.632	11.735.40	"	50'02
1.931	3.227.935	10.739.78	28.580	37'65

temática, ya que en todos los puertos hay ocasiones en que la jornada de trabajo es de mayor duración, esto se reflejará en un mayor rendimiento de los elementos de carga, ya que se refieren todos al mismo módulo, pero en la finalidad que se persigue en este trabajo tienen una mayor importancia los resultados relativos que los absolutos, lo fundamental es que el módulo adoptado o tipo de comparación sea el mismo para todos.

En el cuadro núm. 4 que totaliza el embarque por todos los puertos, se aprecia que comienza con una capacidad de carga de 12.980 toneladas-día y un rendimiento del 26,73 por 100, llegando el año 1923 con 15.860 toneladas-día a un rendimiento de 55,45 por 100, que se refleja en un aumento de elementos de carga en el año 1924 en los tres puertos, pasando a una capacidad de 20.340 toneladas-día que representa un aumento del 30 por 100 en cifra redonda. Nue-

(Continuará).

Vda. e Hijos de ARREGUI

DURANGO - Vizcaya

Fábrica y probadero de ANCLAS & CADENAS de ANCLAS bajo certificado del **BOYD'S REGISTER - BUREAU VERITAS - MARINA DE GUERRA, etc.**

200.000 KILOGRAMOS DE POTENCIA

ÚNICOS EN ESPAÑA

AGENTES DE VENTA - «PRODUCTOS INDUSTRIALES» Ltda.

Apartado 179

BILBAO





SECCIÓN DE PESCA



PRECIOS BAJOS

Las mareas conseguidas en estas playas fueron buenas en cantidad de pesca, pero malas en calidad de la misma, pues las especies capturadas eran en su mayor parte de poco valor, lo que hizo que fuesen aún más reducidos los bajos precios que rigieron la mayor parte de los días. Las clases que más abundaron fueron el chicharro y los «gallos»; la merluza y pescadilla escaseó, y en cuanto a las capturas de besugo, éstas fueron en descenso, habiéndose destacado durante la pasada quincena

solamente dos o tres buenas mareas de esta especie.

En las caladas de la Estaca hubo mareas mucho más provechosas que las de aquí. Las parejas trabajaron con bastante suerte, capturando algunas cajas de merluza, la cual ha aparecido allí con alguna abundancia.

Las parejas grandes se han trasladado a la costa francesa para trabajar en aquellas playas, donde parece ser que se presenta pesca en abundancia. Debido a los temporales, pocas han sido las que pudieron calar, pero las que lo hicieron capturaron bastante buen número de cajas.

Promedio de precios obtenidos en las ventas de pescado efectuadas en la Rula de Gijón, desde el 26 de Enero al 10 de Febrero de 1933

CLASE DE PESCA	26	27	28	30	31	1	2	3	4	6	7	8	9	10
Merluza.....	2,69	2,69	2,70	2,79	2,69	2,49	2,39	2,50	2,50	2,40	2,69	2,79	3,19	3,49
Pescadilla....	1,67	1,87	1,42	1,43	1,00	1,13	1,47	1,18	1,00	1,00	1,19	1,39	1,17	1,40
Besugo.....	1,75	1,66	1,49	1,33	1,28	1,34	1,49	1,55	1,49	1,59	1,80	1,80	1,75	2,00
Pancho.....	1,19	0,90	1,09	1,10	0,80	0,82	0,59	0,86	0,60	0,69	0,80	0,69	1,00	1,00
Gallos.....	1,00	1,10	0,91	0,93	1,09	1,00	0,92	1,00	0,88	0,96	1,00	1,00	1,00	0,90
Congrio.....	1,79	1,71	1,56	1,69	1,82	1,80	1,80	1,75	2,00	1,79	1,83	2,00	1,90	2,00
Congria.....	1,29	1,11	1,10	1,29	1,30	1,17	1,10	1,10	1,00	1,00	1,10	1,09	1,18	1,10
Salmonetes...	2,39	2,32	2,50	2,48	2,38	2,49	2,40	2,40	2,39	2,40	2,34	2,50	2,11	»
Mero.....	3,00	2,09	3,20	3,00	»	2,60	3,48	»	3,13	3,29	5,00	2,70	2,80	2,95
Lenguados...	»	5,00	»	»	5,00	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Calamares....	3,29	»	»	»	3,30	3,16	3,00	3,33	3,00	2,37	3,28	3,59	3,29	3,30
Abadejo.....	1,29	1,37	1,20	»	1,45	1,21	1,19	1,09	1,00	1,10	1,21	1,00	1,29	1,30
Barbadas....	1,00	0,60	0,86	0,71	0,62	0,77	0,79	0,68	1,00	0,70	0,68	0,73	0,71	0,83
Potas.....	»	0,71	0,80	0,78	0,64	0,73	0,90	0,76	0,78	1,00	0,83	1,00	0,54	1,00
Palometa.....	0,53	»	0,52	0,45	0,36	0,33	0,32	0,38	0,49	0,33	0,52	»	0,40	0,50
Matute.....	0,20	0,40	0,29	0,21	0,34	0,37	0,33	0,34	0,33	0,33	0,32	0,33	0,35	0,33
Pelao.....	0,33	0,35	0,33	0,33	0,35	0,37	0,33	0,32	0,33	0,33	0,31	0,33	0,33	0,36
Chicharros...	0,20	0,30	0,15	0,24	0,30	0,30	0,20	0,30	0,21	0,25	0,25	0,25	0,27	0,25
Reyes.....	»	»	1,00	1,00	»	1,42	»	1,24	»	2,00	»	»	»	»
Rubiel.....	»	»	»	»	»	1,85	»	1,83	»	2,58	2,01	»	2,12	»
Golondros....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0,87	»	»	»

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

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====				
23 Enero.	1 Febro.	R. Alonso R	5.600	Barcelona.
23 id.	4 id.	Iluntzar Mendi	3.000	Sagunto.
31 id.	6 id.	Ciaño	1.200	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
23 Enero.	30 Enero.	Sac. 6.º	4.000	Barcelona.
23 id.	2 Febro.	I. Figaredo	900	Valencia.
31 id.		Urola	6.200	Barcelona.
4 Febro.		Mina Piquera	5.200	Id.
8 id.		Mina Carrio	3.800	Valencia.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
18 Enero.	30 Enero.	Luis Caso de lcs Cobos	3.500	Vallcarca.
21 id.	3 Febro.	Juan M. de Urquijo	2.800	Almuñecar.
25 id.	7 id.	A. Fierros	423	Almería.
28 id.	cargando	Ricardo R.	2.100	Sevilla.
9 Febro.	esperando	Agadir	620	Bilbao.
10 id.	cargando	Llodio	900	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
18 Enero.	27 Enero.	Alejandro	400	S. Sebastián.
20 id.	28 id.	Astillero	460	Id.
23 id.	31 id.	José María	500	Pasajes.
23 id.	1 Febro.	Juan Artaza	560	Id.
24 id.	6 id.	Ruda	460	S. Sebastián.
31 id.	3 id.	Everest	400	Bilbao.
1 Febro.	cargando	María	400	S. Sebastián:
2 id.	esperando	Alejandro	420	Zumaya.
3 id.	»	Astillero	460	S. Sebastián.
10 id.	»	Juan Artaza	580	Pasajes.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
30 Enero.	30 Enero.	Bodon	950	Cádiz.
31 id.	2 Febro.	M de Chávarri	4.600	Valencia.
2 Febro.	3 id.	María Amalia	700	S. Sebastián.
4 id.	4 id.	Sama	1.040	Bilbao.
4 id.	6 id.	Mosquitera	2.750	Alicante.
6 id.	6 id.	Llodio	560	Bilbao.
7 id.	7 id.	Sama	340	Id.
7 id.	10 id.	V. Ruiz Senén	5.750	Barcelona.
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
18 Enero.	30 Enero.	I. Figaredo	5.000	Barcelona.
20 id.	20 id.	Agadir	620	Bilbao.

GIJÓN

carga de carbón por estos puertos
de Febrero de 1933

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
21 Enero.	28 Enero.	Juan M. de Urquijo	700	Motril.
21 id.	30 id.	V. de Chavarri	4.600	Barcelona.
23 id.	27 id.	R. Alonso R	700	Tarragona.
24 id.	30 id.	Sotón	1.900	Alicante.
26 id.	27 id.	Agadir	620	Bilbao.
26 id.	27 id.	Llodio	900	Id.
27 id.	27 id.	Mina Sorriego	160	Santander.
27 id.	30 id.	Sama.	1.040	Bilbao.
27 id.	3 Febro.	Numa.	4.300	Barcelona.
28 id.	31 Enero.	Santirso	300	Pasajes.
28 id.	4 Febro.	San Jorge	250	Bilbao.
28 id.	30 Enero.	Aller	210	Zumaya.
30 id.	4 Febro.	Ciaño	2.000	Barcelona.
30 id.	3 id.	Everest	400	Bilbao.
31 id.	6 id.	G. Fierros	2.500	Pasajes.
31 id.	3 id.	Espiñeira.	70	Vegadeo.
1 Febro.	3 id.	Llodio	900	Bilbao.
1 id.	3 id.	Agadir	620	Id.
1 id.	3 id.	V.º San Telmo	114	Zumaya.
1 id.	4 id.	Ciaño.	1.800	Barcelona.
1 id.	4 id.	C. Hevia.	220	Zumaya.
2 id.	6 id.	El Gaitero	110	Bilbao.
2 id.	7 id.	Mont Seny	850	Pasajes.
4 id.	6 id.	Mosquitera	360	Santander.
6 id.	6 id.	Llodio	340	Bilbao.
7 id.	7 id.	Sama.	700	Id.
8 id.	cargando	Rita Sister	4 800	Barcelona.
9 id.	9 Febro.	Mina Sorriego	160	Santander.
10 id.	esperando	F. L. de Ibarra	4.600	Valencia.

GIJÓN - DARSENA. - F. C. DE LANGREO

19 Enero.	26 Enero.	Airoso	130	Coruña.
20 id.	27 id.	Sisarga	160	Zumaya.
20 id.	31 id.	Juanito	150	S. Sebastián.
20 id.	30 id.	José G. Trevilla	260	Santander.
23 id.	31 id.	Amelia	150	Coruña.
23 id.	2 Febro.	Toñín	150	Santander.
23 id.	6 id.	Ana	300	Pasajes.
23 id.	6 id.	Carmen	230	Santander.
28 id.	7 id.	Zubieta	165	Zumaya.
30 id.	6 id.	Peña Castillo.	350	Bilbao.
1 Febro.	6 id.	Dionisia.	260	Bermeo.
3 id.	esperando	San Eduardo.	300	Bilbao.
3 id.	»	Galicia	320	S. Sebastián.
3 id.	»	Lekeitiarra	220	Zumaya.
6 id.	»	Diciembre	180	Id.
9 id.	»	Jone Miren	180	Id.

AVILES. = Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la
3.^a decena de Enero y 1.^a de Febrero de 1933

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
		3.^a decena de Enero		
15 Enero.	21 Enero.	Fito	2.541	Málaga.
17 id.	23 id.	Faustino R. San Pedro	2.352	Barcelona.
19 id.	23 id.	Luis Adaro	3.280	Cartagena.
22 id.	23 id.	Aida	320	Bilbao.
21 id.	23 id.	Arnao	131	Requejada.
13 id.	24 id.	Astur	1.241	Alicante.
22 id.	24 id.	Caruso	1.349	Bilbao.
15 id.	24 id.	Alfonso Fierro	215	Gijón.
21 id.	25 id.	Hernani	480	San Sebastián.
22 id.	25 id.	Margarita	286	Betanzos.
22 id.	26 id.	Marzo	1.940	Bilbao.
26 id.	27 id.	Arnao	126	Requejada.
25 id.	27 id.	Inogedo	470	Bilbao.
26 id.	27 id.	Antonieta	130	Id.
28 id.	28 id.	Iturri-Ripa	400	Id.
28 id.	28 id.	Joven Víctor	3	Navia.
27 id.	28 id.	Castro Alen	2.040	Sevilla.
28 id.	30 id.	Galicia	324	Coruña.
28 id.	30 id.	Generalife	5.645	Valencia.
28 id.	31 id.	Caruso	1.360	Pasajes.
28 id.	31 id.	Pepin	556	Vigo.
29 id.	31 id.	Lolina	413	Pasajes.
30 id.	31 id.			
		TOTAL...	25.552	
		1.^a decena de Febrero		
31 Enero.	1 Enero.	Iturri Ripa	400	Bilbao.
29 id.	1 id.	Aida	299	Coruña.
1 Febro.	1 id.	L. Vives	6	Id.
1 id.	1 id.	Arnao	6	Requejada.
29 Enero.	2 id.	Hernani	420	S. Sebastián.
1 Febro.	2 id.	Inogedo	465	Bilbao.
31 Enero.	2 id.	Pepín Suárez	2	Luarca.
3 Febro.	4 id.	Arnao	126	Requejada.
3 id.	4 id.	Iturri Ripa	380	Bilbao.
28 Enero.	4 id.	Clavileño	191	Coruña.
28 id.	6 id.	Ntra. Sra. del Carmen	5.334	Barcelona.
2 Febro.	6 id.	Margarita	320	Zumaya.
2 id.	6 id.	José Navia Osorio	1.627	Vigo.
28 Dicbre.	6 id.	Boal	60	Tapia.
5 Febro.	6 id.	Airoso	3	Navia.
1 id.	7 id.	José Tartiere	3.532	Barcelona.
4 id.	7 id.	Lolina	420	Vigo.
5 id.	7 id.	Inogedo	475	Bilbao.
6 id.	7 id.	Golondrón	1	Coruña.
31 Enero.	8 id.	Contramaestre Casado	3.860	Cartagena.
7 Febro.	8 id.	Aida	307	Vigo.
8 id.	8 id.	Airoso	120	Betanzos.
8 id.	8 id.	Arnao	6	Requejada.
2 id.	9 id.	Guillermo Schulz	3.572	Málaga.
5 id.	9 id.	Caruso	1.339	Bilbao.
7 id.	9 id.	Iturri Ripa	400	Id.
2 id.	10 id.	Marzo	1.890	Alicante.
		TOTAL ..	25.561	

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

Relación del carbón embarcado por este puerto durante la 3.^a decena de Enero y 1.^a de Febrero de 1933

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Enero				
13 Enero	21 Enero	Pepín Suárez.	69	Luarca.
22 íd.	25 íd.	Nervión	1.023	Bilbao.
24 íd.	25 íd.	Vito	196	Pasajes.
24 íd.	25 íd.	Aurora	919	Bilbao.
22 íd.	25 íd.	Marqués de Urquijo	2.316	Id.
22 íd.	25 íd.	Jaime Girona.	2.099	Id.
20 íd.	25 íd.	Pepín	564	Pasajes.
19 íd.	25 íd.	Bodón	792	La Coruña.
24 íd.	26 íd.	El Caudal	1.058	Pasajes.
25 íd.	26 íd.	Josefa	304	Id.
24 íd.	27 íd.	Cementos Rezola 2	668	San Sebastián.
27 íd.	28 íd.	Jaime Girona.	2.410	Bilbao.
28 íd.	29 íd.	Marqués de Urquijo	2.536	Id.
29 íd.	30 íd.	Aurora	943	Id.
29 íd.	31 íd.	Nervión	1.088	Id.
TOTAL...			16.985	
1.^a decena de Febrero.				
31 Enero.	1 Febró.	Jaime Girona.	2.368	Bilbao.
1 Febró.	2 íd.	M. Urquijo	2.527	Id.
2 íd.	2 íd.	Manuel	9	Santa Marta.
2 íd.	3 íd.	El Caudal	1.063	Bilbao.
2 íd.	3 íd.	Paco García	208	Santander.
2 íd.	3 íd.	Aurora	985	Bilbao.
2 íd.	3 íd.	Zuloaga	215	Id.
3 íd.	4 íd.	Jaime Girona.	2.267	Id.
3 íd.	5 íd.	Capricho.	100	Id.
boyas	5 íd.	Río Miera.	1.021	Id.
4 Febró.	5 íd.	M: de Urquijo.	2.487	Id.
2 íd.	6 íd.	Monchu	2.123	Alicante.
3 íd.	6 íd.	Antonieta.	133	Bilbao.
5 íd.	6 íd.	José María	524	Pasajes.
2 íd.	6 íd.	Villa Selgas	584	Bilbao.
7 íd.	7 íd.	Vito	201	íd.
2 íd.	7 íd.	Nervión	1.086	íd.
7 íd.	8 íd.	El Caudal.	1.054	íd.
7 íd.	9 íd.	Jaime Girona.	3.170	íd.
9 íd.	9 íd.	Manuel	8	Betanzos:
8 íd.	9 íd.	Aurora	1.023	Bilbao.
8 íd.	9 íd.	Lola	230	Id.
TOTAL...			23.386	

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 Enero y 1.^a de Febrero de 1933.

		3. ^a DECENA	1. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.	Turno 1. ^o	8.111,53	4.467,64
	Id. 2. ^o	6.780,96	6.358,64
	Id. 3. ^o	5.662,31	2.437,27
	Id. 4. ^o	3.025,69	1.464,65
	Grúas chicas	375,77	333,52
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.	Cargaderos	23.017,61	25.459,64
	Grúas chicas	854,92	2.277,92
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.	Cargaderos	2.460,78	1.840,74
	Muelles	434,00	478,00
Totales en las dos decenas		50.723,57	45.118,02
AVILÉS		25.552,00	25.561,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA		16.985,00	23.386,00



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

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

Dirección telegráfica: **FÁBRICA-MIERES**

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

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



INFORMACIONES VARIAS



BUQUE CAMBIADO DE NOMBRE

El vapor «Nalón», propiedad de D. Federico G. Fierro, de San Esteban de Pravia, ha sido cambiado su nombre anterior por el de «Monchu».

LOS CONSIGNATARIOS DE BILBAO

La Asociación de Consignatarios de Buques de Bilbao nos comunica que en junta general celebrada el día 25 de enero último, quedó constituida la Junta Directiva para el año 1933 por los señores siguientes:

Presidente, D. Ángel Pérez Ullivarri; Vicepresidente, D. Joaquín Azaola; Secretario, D. Rafael Navajas; Tesorero, D. Ángel Greño; Contador, D. Eduardo Urrutia; Vocales, D. Nicolás Landa, D. José María Maura, D. Alejandro Zubizarreta y D. Francisco Pérez.

LOS ACCIDENTES DE TRABAJO

A BORDO DE LOS BUQUES :-:

La «Gaceta» del día 7 del actual publica el nuevo Reglamento de la ley de accidentes de trabajo, y refiriéndose a los que ocurran a bordo de los buques dice lo siguiente:

«La protección de las víctimas de los accidentes de mar y el seguro obligatorio contra este riesgo que han de hacer las Compañías de Navegación y demás entidades propietarias de buques, seguirán rigiéndose por las disposiciones contenidas en los artículos 292 al 311 del Código de Trabajo y sus complementarias.»

LA COSECHA ESPAÑOLA DE NARANJAS

La Conferencia Marítima Internacional del Báltico ha publicado la siguiente circular en relación con la recolección de la naranja en nuestro país:

«Según un telegrama recibido de Valencia, las heladas y nevadas recientes han causado daños en las plantaciones de naranjos, aunque no puede calcularse aún con exactitud la extensión de las pérdidas. Cuando en años anteriores ocurrió algo semejante, el Gobierno español prohibió la exportación de fruta dañada, lo que restringió seriamente la demanda de tonelaje.

«Con el fin de evitar incidentes desagradables, las casas navieras que se dedican a este género de transportes deberán asegurarse previamente de que los cargadores están dispuestos a cumplir sus compromisos aún en el caso de que surjan restricciones oficiales como la que acaba de señalarse.»

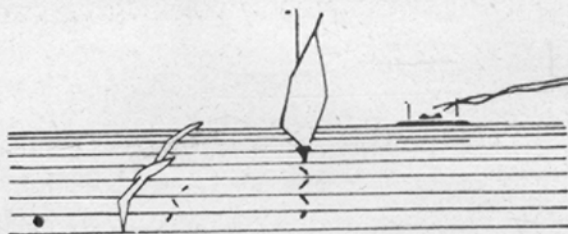
UTILIDAD DE LA RADIOTELEGRAFÍA PARA LA NAVEGACIÓN :-:

En una reunión celebrada recientemente por el Club Rotario de Newcastle, el señor W. A. Souter hizo alusión a la última Conferencia Internacional de Radio-telegrafía celebrada en Madrid, anunciando que la próxima tendrá lugar en El Cairo dentro de cinco años. El orador hizo luego una calurosa apología de los beneficios que las instalaciones radiotelegráficas suponen para la navegación.

En los grandes siniestros marítimos este invento lleva salvadas más de 15.000 vidas,

sin contar las que ha salvado en naufragios y colisiones de menor importancia. Actualmente los riesgos de la navegación se han reducido considerablemente. El porcentaje de buques totalmente perdidos fué, en el año 1900, de 1,24 con relación al tonelaje total; en 1931, no llegó a 0,48 por 100. La flota británica es la que posee más instalaciones radiotelegráficas de todas las flotas del mundo.

De los 16.000 buques que están provistos de ellas en la actualidad, 4.000 son de bandera británica.



GABINO FELGUEROSO

CARBONES

DELEGACIONES Y DEPOSITOS:
Barcelona - Tarragona - Sevilla - Palma de Mallorca - Bilbao - Pasajes

Telegramas y Telefonemas GABIROSO ♦ Teléfono 31-23 ♦ Apartado 79
Calle 27 de Diciembre, 2, 2.º **GIJÓN**



Lubrificantes MARYLAND

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

Maryland, S. L.

Plaza 6 de Agosto
(esquina a Pelayo)

MARCA REGISTRADA Apartado núm. 140 **GIJÓN** Teléfono núm. 22-20

Manuel G. Morán

EFFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

Depositario exclusivo de la Vacuum Oil C^o S. A. E.

Aceites para la Marina MOBILOLS
Empaquetaduras y juntas BELDAM

Cables de Alambre ingleses "British Ropes Ltd." - Cadenas de la casa "Old Hill" con certificado del "LLOYDS" y todo lo concerniente a ferretería naval, de la casa "Gotscher & C.", de Birmingham

San Juan de Nieva (Avilés)

Telegramas }
Telefonemas } **MORÁN-AVILÉS**



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



DISPONIENDO SE PROCEDA AL PAGO
A LA COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA DE
LA SUBVENCIÓN CORRESPONDIENTE
A LOS SERVICIOS DE COMUNICACIONES
MARÍTIMAS DE ENERO ÚLTIMO

Visto el expediente instruido con motivo de instancia elevada por la Compañía Trasatlántica, por conducto del Delegado del Estado en la misma, en solicitud de abono de 1.024.862,92 pesetas, como sexta parte de la subvención semestral por los servicios de que es concesionaria, correspondiente al mes de Enero del año en curso:

Visto el Decreto de 5 de Enero último, autorizando a este Ministerio para asegurar la continuación de los servicios de comunicaciones marítimas trasoceánicas hasta la vigencia de la nueva ley de Comunicaciones marítimas:

Vista la Orden de este Ministerio fecha 14 del mismo mes de Enero fijando las normas a que ha de ajustarse la prestación de los servicios de la Compañía Trasatlántica durante el primer periodo de 1933:

Visto el informe de la Sección Económico-administrativa de esta Subsecretaría, en el que se hace constar que en la Subsección II, capítulo 2.º, artículo 2.º «Marina Civil», del vi-

gente presupuesto de este Ministerio, existe un crédito expreso suficiente para el pago de esta atención:

Considerando que con arreglo a la norma primera de la citada Orden de 14 de Enero último, la Compañía Trasatlántica percibirá durante el primer semestre del presente año, la subvención de 6 149.177,52 pesetas, y la sexta parte es, en efecto, la que ahora se solicita:

Considerando que con arreglo al informe de la Delegación del Estado en la Compañía Trasatlántica la demanda de esta Compañía se halla conforme con las normas contenidas en la repetida disposición ministerial de 14 de Enero próximo pasado,

Este Ministerio ha resuelto de conformidad con lo propuesto por la Subsecretaría de la Marina civil, se proceda al pago a la Cía. Trasatlántica de la cantidad de 1.024,862,92 ptas. como subvención correspondiente a los servicios de comunicaciones marítimas del mes de Enero.

Madrid 2-2-1933.

ORDENANDO SE CONSTITUYA EN GIJÓN UN JURADO MIXTO DE INDUSTRIA DE LA PESCA DE ALTURA :-:

Este Ministerio ha dispuesto:

1.º Que en Gijón, y con jurisdicción

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




sobre toda la provincia, se constituya un Jurado mixto de Industria de la Pesca de Altura, integrado por cuatro Vocales efectivos e igual número de suplentes de cada representación y adscrito a la única Agrupación de Jurados mixtos existentes en dicha ciudad.

2.º Que para la designación de las respectivas representaciones tendrán derecho electoral las entidades patronales y obreras que actualmente figuren inscritas en el Censo

Electoral Social, en unión de las que se inscriban en el plazo de 20 días, contados a partir del siguiente al de la publicación de esta Orden en la «Gaceta de Madrid»; y

3.º Que una vez transcurrido el plazo indicado en el número anterior, se determinará aquel en el cual habrán de celebrarse las elecciones, con especificación de las entidades con derecho a tomar parte en ellas.

Madrid, 2 de febrero de 1933.

S. A. Depósito de Carbones de Tenerife

— G I J Ó N —

CARBONES

Consignatarios :-: Fletamentos

Agencia de las Compañías Hamburguesas

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

BANCO MINERO INDUSTRIAL DE ASTURIAS

G I J O N

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

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

GRANDES ALMACENES DE EFECTOS NAVALES

DE

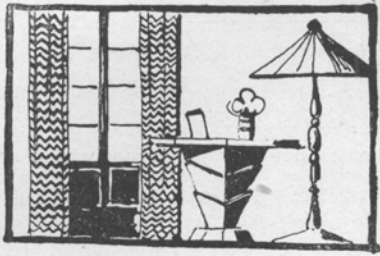
ENRIQUE VALDES T. PRIDA

PRECIOS SIN COMPETENCIA

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

TELÉFONO 19

SAN ESTEBAN DE PRAVIA



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

Joaquín Velasco

Langreo, 2

GIJON

Minas de Coto del
Musel
Carbones para Gas

VAPORES:

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

ASTILLEROS PIÑEIRO

FERROL (La Graña)

Reparación de buques, máquinas y calderas. Fundición de toda clase de metales. Soldadura eléctrica y autógena.

Gran Carro Varadero montado sobre rodillos de acero, con caldo máximo de 5,50 m. para buques hasta 1.000 tons. situado al lado de los Talleres con servicios de Grúa, agua, aire y energía eléctrica.

Para buques hasta 150 tons. ptas. 200 por varada y estancia en seco seis días. En mayor tonelaje precios convenidos, pero reducidos.

Teléfonos { Astillero N.º 2
Domicilio N.º 8

LUBRIFICANTES OL GOMTRA

ESPECIAGES PARA AUTOMÓVIGES, MAQUINAS MARINAS Y MAQUINARIA EN GENERAL

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

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

OVIEDO

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 —

JOSÉ SÁNCHEZ DEL BUSTO

EXPORTACION DE CARBONES

Dirección Telegráfica: } JOSANBUS
» Telefónica: }

TELEFONO 20-91

Pi y Margall, 35 - 1.º

GIJON

REEM suministrará a Vd. el tipo apropiado de aceite o grasa que precise 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

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

HIJO DE RAMON A. RAMOS

ARMADOR Y CONSIGNATARIO

Vapor «Ramón Alonso R.»	Tons. 6.200 d. w.
» «María Dalmé de R.»	» 4.200 »
» «Nuria R.»	» 3.800 »
» «Manelina R.»	» 3.450 »
» «Ricardo R.»	» 2.200 »
» «María R.»	» 2.200 »
» «Roberto R.»	» 1.900 »
» «Manuela C. de R.»	» 650 »

Servicio semanal entre Barcelona y Cartagena.—Servicio semanal entre Barcelona, Aguilas, Almería, Mútril, Algeciras y Málaga, admitiendo carga y pasajeros.—Servicio eventual Barcelona-Gijón.

Paseo de Colón, 18 - Telegramas y telefonemas: RAMOS
BARCELONA

NICANOR NOVAL HEVIA

GIJÓN

MADERAS PARA MINAS
SIERRAS MECÁNICAS
Y CARBONES

Armador del vapor C. HEVIA
220 tons.

SANZ CRESPO, 25 Y 27
Teléfono 11-37

LUS LIAÑO (S. en C.)

ARMADORES Y CONSIGNATARIOS DE BUQUES
SANTANDER

Telegramas } **LIAÑO**
Telefonemas }

Apartado 18 :: Teléfono 2850

Oficinas: Paseo de Pereda, núm. 35

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

PEDRO PRENDES

ALMACENES DE MADERAS
DE TODAS CLASES

IMPORTACIÓN DIRECTA
GIJÓN

ALMACENES Y TALLERES MECANICOS
DE ASERRAR Y MACHIHEMBRAR

CALLE MARIANO POLA, 8 Y 10

TELÉFONO 31-28

Telegramas **PRENDES**

Minas de Respinedo

JESUS FERNANDEZ

OFICINAS:

Marqués de San Esteban, número 2

GIJÓN

VAPORES DE GUMERSINDO RIESGO VALLINA

GIJON

Telegramas }
Telefonemas } RUDESCO

Teléfono 30-23

Apartado 142

ANGEL 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 "
Africana.. 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 máqui-
nas y calderas. Soldadura eléctrica
y autógena

SAN JUAN DE NIEVA AVILÉS Teléfono 10

S. A. ESPAÑOLA DE GUBRIFICANTES

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

AGENCIA MARÍTIMA GONZALEZ-ALEGRE HERMANOS

VIGO
&
VILLAGARCIA

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

GIJÓN

(Próximos al puerto del Musel)

Teléfono 34-44

Reparación de buques. — Construcción
de maquinaria y calderas para los mis-
mos. — Reparaciones en general. — Talle-
res mecánicos. — Calderería. — Forja y
Fundición.

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 Consignatario 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 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 Cº de New-Orleans, LA.

(Servicio regular entre los puertos del Golfo y España)

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

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

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

GIJÓN

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-1.º

Apartado 71 - Teléfono 18-00

C.ª Española de Pinturas "INTERNATIONAL" S. A.

Fábrica en

LUCHANA - ERANDIO

(Bilbao)

MARCA REGISTRADA



HOLZAPFEL

Unicos agentes y fabricantes

en España de las afamadas

Pinturas "HOLZAPFEL"

LAS MEJORES DEL MUNDO Y LAS DE MAYOR CONSUMO MUNDIAL

Patente «INTERNATIONAL».—Para fondos de buques de hierro y acero.—Cerca del 45 por 100 de la flota mundial emplea esta patente.

«NAVY BRAND».—Composición muy fuerte para el mismo uso y adecuada para navegaciones entre países tropicales o aguas muy sucias.

«COPPER PAINT».—Composición para fondos de buques de madera.

«YACHT COMPOSITION».—Para fondos de buques de regata y recreo.

«BOOTTOP».—Anticorrosiva para la línea de flotación de buques de hierro.

«FUNNEL PAINT».—Pintura ignífuga para chimeneas.

«BLACK TOP PAINT».—Pintura para costados de buques.

«SANTOLINA» «LAGOLINE». Esmalte «SUNLIGHT».

«UNION LAC». «ESMALTES PARA JUGUETES».

«PINTURAS Y BARNICES SECADO AL AIRE LIBRE Y A LA ESTUFA».

«BEDSTEAD PAINT» (pintura para camas).

«FURNITURE VARNISH».

«FURNITURE ENAMEL» (barniz y esmalte especiales para muebles).

«MOTOR PAINT». Pinturas decorativas «LAGOMAT».

Pintura al agua «ODI» (preciosos colores permanentes).

Esmaltes y Barnices «INTERLAC» a la nitrocelulosa y demás productos nitrocelulósicos.

«INTERPAST» A. y B.

Todas las pinturas patentadas «HOLZAPFEL» son para toda clase de aplicaciones y usos

Nuestras pinturas son las de mayor duración y de mayor rendimiento. SON, POR LO TANTO, LAS MÁS BARATAS.

Oficinas:
Bilbao de Bilbao
BILBAO

En todos los puertos del MUNDO podemos suministrar nuestras patentes y guardamos depósitos, además, en las principales poblaciones de España

Agente en Gijón: C. de Zabala + Id. en Oviedo: Paulino G. González