



AÑO IV

GIJON 1.º DE MARZO DE 1932

NÚM. 57

S.A. FABRICA DE MIERES

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

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

Dirección telegráfica: **FÁBRICA-MIERES**

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

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



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 PUNTA DE PINO PARA MINAS
SEGUROS MARÍTIMOS
COMISARIA DE AVERÍAS

Teléfono núm. 39

Apartado núm. 20

Telefonemas: PEREZ FERNANDEZ

Vilagarcía de Arosa

Telegramas: PEFERNANDEZ

(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 Muelle, 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"

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)

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 Porland «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: 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 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)

COSULICH - LLOYD SABAUDO - NAVIGAZIONE 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 "Bonanza"

Vapor "Beduria" Vapor "Urola"

» "Txirista" » "Ereka"

Telegramas y Telefonemas: **ARTAZA**

Oficina 5025
Teléfonos { » 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 LANGEVIN FLORISSON

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

Pídanse detalles y presupuestos a

HISPANO RADIO MARÍTIMA, MADRID - Alcalá, 16

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



AÑO IV

GIJÓN 1.º DE MARZO DE 1933

NÚM. 57

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

¿HAY SOLUCIÓN?

LA HUELGA MINERA ASTURIANA

Continúa la paralización en nuestra cuenca minera desde los primeros días del pasado mes. La fórmula anunciada por el Ministro de Agricultura, que expuso ayer 28 de febrero ante el Consejo de Ministros, no sabemos en el momento de escribir estas líneas como habrá sido considerada por las representaciones de la industria minera, si es que dicho Consejo la aprueba. Pero de todos modos, nosotros que particularmente la conocemos en sus principales puntos, dudamos de su eficacia; solo equivaldrá para una nueva tregua y a que el problema persista y resurja en su plenitud no tardando mucho.

Llevamos cerca de un mes de huelga en las minas de Asturias; aquellos pueblos de febril vida industrial se hallan muertos y en los hogares obreros falta hasta lo más elemental para la subsistencia. Mientras, las representaciones patronal y obrera de la industria más importante de nuestra región deliberan a más deliberar, para estrellarse, hasta ahora, ante la indiferencia de quienes debieran poner el má-

ximo interés para llevar el problema a una inmediata solución, comprendiendo los serios perjuicios que ocasiona a la economía nacional.

El Ministro de Agricultura, hasta hace unos días, prestó poca atención a la situación creada a nuestras minas, y nuestros diputados, los 16 representantes de Asturias en la Cámara, no han mentado para nada este vital asunto para el desarrollo de nuestra región; ha tenido que ser un señor diputado de otra provincia el que presentase una interpelación, que apenas si se escuchó, preocupados todos por las discusiones políticas y tiranteces de partidos, temas dominantes en la actualidad.

Nunca quisimos criticar la actuación de los gobernantes, pues somos enemigos de ello y por esto hemos orillado todas las cuestiones políticas, mas en este caso, el olvido y la indiferencia con que han mirado el conflicto hullero nos ha llegado al alma. Las minas paralizadas y los puertos también, las industrias en general desenvolviéndose en un estado preagónico,

brazos y brazos cruzados; todo cuanto dió empuje a una de las regiones más industriales de España, se halla así.

La situación de Asturias llega al límite de la desesperación, ya que no solo son las minas las que se encuentran paradas, sino también lo están las industrias sidero-metalúrgicas de Duro-Felguera y Fábrica de Mieres, además de las fábricas de aglomerados, unos 35 mil obreros que no trabajan como consecuencia de todos estos conflictos.

Un mes de huelga de fatales resultados para las minas, pues en lo que va de paro se han importado en España unas 180.000 toneladas de carbón inglés! Los almacenistas y las industrias consumidoras están aprovechándose de esta situación para solicitar del Consejo del Combustible autorizaciones a fin de introducir carbón exótico; como no pueden denegarse éstas ante la paralización de las minas de Asturias, se conceden; pero lo malo no es esto, sino que los que necesitan, por ejemplo, dos piden autorización para cuatro; quizás por el temor de que se lleve a efecto la elevación de precios de que se ha hablado, o bien por otros motivos que no hemos de detenernos a exponer. Lo cierto es que con esto tenemos que perder la esperanza de que cuando se vuelva a la normalidad haya una mayor demanda, sino que por el contrario, que los consumidores estarán surtidos por una temporada, por haber entrado en nuestro país más cantidad de carbón que la normal.

Después de haber escrito el artículo anterior y cuando va a entrar en máquina este número, llegan a nosotros noticias de la fórmula propuesta por el Ministro de Agricultura para la solución del conflicto.

Consistirá ésta, en sus puntos principales, en lo siguientes: Equiparación de la producción con el consumo, reduciendo ésta en 400.000 tons. acordándose para ello que se jubilen 2.000 obreros, a los cuales se les otorgará un subsidio de cinco pesetas diarias, que satisfarán los patronos y obreros por partes proporcionales.

Además, se nombrará una Comisión interministerial que estudiará y dictaminará en un plazo de tres meses un informe con el cual se llegue a una solución que evite que a las empresas les resulte mayor el precio de coste que el de venta, como actualmente ocurre. También estudiará el régimen definitivo a que habrán de someterse las explotaciones hulleras.

Con referencia a la situación financiera de las empresas se resolverá por una operación de crédito que realizará el Banco de Crédito Local y de la que responderán los patronos en el plazo de dos años.

Los patronos mineros se muestran pesimistas ante esta fórmula, y en cuanto a los obreros, estos irán a un referendun para acordar la vuelta al trabajo y en la forma en que habrán de hacerse las aportaciones para el abono del subsidio de parados.

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



La paralización de este mercado es absoluta como consecuencia de la huelga minera en Asturias. Sólomente se han realizado en la quincena pasada algunos cargamentos de menudos por buques propiedad de empresas mineras y almacenistas, por cuyo motivo apenas si se registró en este tiempo operación alguna de fletamento.

Esta situación origina el que se dificulte grandemente el entretenimiento de los buques, ya que es de todo punto imposible la colocación de tonelaje en este sector. Por ello, algunos han acudido a diferentes mercados y otros se hallan a la expectativa de que se resuelva el conflicto hullero, y de persistir este por más tiempo determinar el amarre.

El paro en las minas ha agravado considerablemente la situación del tráfico marítimo en Asturias, ya antes quebrantada por la escasez

de fletes y los bajos tipos que se cotizaban, y de los cuales hay ahora incluso carencia total de los mismos.

Se espera la solución de la huelga hullera en la confianza de que cuando se reanuden los trabajos habrá alguna demanda de fletamentos para pronto embarque, a fin de cubrir las necesidades de los consumidores que hayan agotado las existencias de combustible, pero sin duda alguna esta demanda será un tanto reducida, ya que diariamente se está importando bastantes cantidades de carbón inglés, con el cual se van surtiendo los almacenistas y las industrias y esto supondría una decepción para los armadores, sin que ello quiera decir que no haya alguna demanda mayor que la existente antes de declararse la huelga, pero no tanto como la que esperan los armadores en general.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

Corcublón.—Vp. 300 ts. Ptas. 12,00 cok Muelles.
Vigo....— » 800 ts. » 12,00 Depto.

PRAVIA a

Pasajes.....—Vp. 400 ts. Ptas. 11,50

Bilbao.....—Vp. 1.000 ts. Ptas. 7,50
Vigo.....— » 900 ts. » 12,—

RETORNOS:

S. Sebastián-Gijón—Vp. 200 ts. cemento Ptas. 12,—
Bilbao-Tapia....— » 300 ts. » » 12,—
C. Urdiales-Musel.— » 1.000 ts. mineral » 4,50
Ribades-Musel...— » 200 ts. pinos » 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.^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 Viz-
caya, de S. A. Fábrica de Mieres, de
S. A. Vapores Costeros, de Ibarra
y Compañía, de Compañía Trasm-
editerránea, de Isaac's Line y de la
Compañía Neptunia.

FLOTA: Vapor «Genoveva F.» 2.500 tons.
» «Monehu» 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 cru-
zamientos de vías, material
para señales, etc.

DIQUE SECO

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE BUQUES

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES DE

MÁQUINAS, CALDERAS, ETC.

MAQUINARIA Y MATERIAL PARA OBRAS

PÚBLICAS Y PUERTOS

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: TALLERES

DIRECCIÓN POSTAL: APARTADO N.º 10

ASTILLERO (SANTANDER)

TELÉFONO NÚM. 20



MERCADO DE CARBONES



Persisten los obreros mineros en su actitud de huelga, habiendo transcurrido la quincena en completa tranquilidad y paralización; sólomente un reducidísimo número de obreros trabajó en las minas de San Vicente, Teverga, Campanal, Turón y el Choposo, donde se tiene aceptada la fórmula propuesta por ellos.

La quietud del mercado es total y únicamente se han hecho algunos embarques de compromisos anteriores a base de carbones menudos, de los cuales hay grandes existencias en las plazas de las minas y los había en los depósitos de los puertos, agotándose estos últimos con dichos embarques. Esta situación ha ocasionado una disminución muy importante en los embarques realizados por estos puertos en la segunda decena de febrero, que han sido así: por Gijón-Musel 11.238 tons., por Avilés, 20.186 y por San Esteban de Pravia, 6.582 toneladas.

Las diversas gestiones y entrevistas llevadas a efecto por los representantes hulleros, no han dado hasta la fecha una solución efectiva que enfoque debidamente el problema. El ministro de Agricultura, en sus últimas ma-

nifestaciones, se ha mostrado optimista, significando que su impresión es que el asunto está perfilado, y a este efecto convocó a los mineros para una reunión en la cual les explicó la fórmula que llevará a la normalidad a la industria hullera.

Se guarda reserva a cerca de dicha fórmula, pero según noticias particulares, consistirá en la inmediata reanudación de los trabajos a base de ir a una reducción de la producción teniendo en cuenta el exceso de ésta y en el nombramiento de una comisión por cada ministerio afectado por la cuestión minera para que estudien detenidamente este problema y puedan encauzarlo para que desaparezca la situación creada por falta de consumo.

Esta reunión se celebró ayer 28 de febrero habiéndose dado a conocer la referencia oficial de lo tratado en la misma pues se quiere que antes la estudien los patronos y obreros, ya que la primitiva ha sido modificada. Parece ser que los obreros mineros irán a un «referendum» que decida la vuelta al trabajo dentro de las condiciones propuestas por el Gobierno.

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 GUERRA COMERCIAL

Las palabras que aparecen a la cabeza de este artículo, forman el título de un breve pero sustancioso estudio sobre las restricciones del comercio mundial, publicado en el boletín de enero del «Svenska Handelsbanken».

El título de dicho estudio queda sobradamente justificado, después de echar una ojeada a los cuadros estadísticos en que se detalla la inmensa variedad de trabas que los distintos Estados del Universo ponen al tráfico internacional. Los cuadros se refieren a 55 Estados diferentes y las restricciones se clasifican en los grupos siguientes: 1) tarifas aduaneras; 2) tasas de importación; 3) restricciones cuantitativas de diversa índole; 4) monopolios de importación; 5) control oficial sobre la industria, y 6) reglamentos de exportación, primas, impuestos y prohibiciones. Finalmente, como comentario a este inaudito esfuerzo del mundo actual para llegar al nacionalismo económico —esfuerzo que, en síntesis, no es otra cosa que la pretensión de vender sin comprar— se dedican dos columnas a mostrar el porcentaje de reducción del comercio exterior de cada uno de los Estados durante la primera mitad de 1932, comparada con igual período de los otros dos años anteriores. Las cifras se refieren al valor total del comercio importaciones y exportaciones —reducido a oro, en el cuadro que publicamos se indican las referentes a ciertos países representativos.

Al hablar de la serie de trabas comprendidas en el capítulo de «restricciones sobre la importación», el boletín se refiere al rápido desarrollo de la *técnica* de esta forma de

barrera comercial, desarrollo que indica la enorme cantidad de ingenio que se está derrochando para destruir el comercio mundial. Poner fin a este estado perfectamente organizado de guerra económica es una de las principales tentativas que tiene en su programa la

PAISES	Porcentaje en el primer semestre de 1932 comparado con el de	
	1930	1931
Reino Unido	51,9	34,-
Australia	54,4	24,3
Canadá	58,4	36,6
India	60,7	38,-
Nueva Zelanda	55,8	32,-
Africa del Sur	32,2	22,-
Argentina	53,8	34,1
Checo-Eslovaquia	64,2	36,4
Chile	78,7	70,2
Francia	48,7	35,3
Alemania	54,3	36,3
Italia	50,2	32,-
Japón	46,8	29,6
España	62,6	27,4
Estados Unidos	59,4	34,5

proyectada Conferencia Económica y Monetaria Internacional; pero nada se lograría si los respectivos gobiernos no cultivan previamente la «voluntad de paz», pues, como observa el autor del estudio, «ni los dioses mismos pueden luchar con esperanza contra la rivalidad mezquina e intransigente, la desconfianza recíproca y falta de solidaridad».

J. THOMPSON.

Londres-Febrero.

UNA OPINION

Sobre las comunicaciones interoceánicas

Publicamos hoy la valiosa opinión del Diputado a Cortes por Valencia don José Manteca Roquer, acerca de las comunicaciones interoceánicas. en cuyos estudios ha venido especializándose y también en los de Crédito Marítimo, acerca de los cuales ha hecho una campaña por todo el litoral, habiendo tenido nosotros la satisfacción de escuchar en Gijón una de sus conferencias. Creemos que nuestros lectores opinen como nosotros sobre la importancia de este trabajo.

Para toda región interesada en cualquier problema es punto esencial el de estar bien informada y ASTURIAS MARÍTIMA satisface perfectamente tal necesidad. Accediendo a su amable invitación, honro con el envío de estas cuartillas.

Vamos a decir algo sobre la proyectada Ley de Comunicaciones Marítimas, pendiente hoy, hasta fines del mes actual, de información pública. Después se discutirá en las Constituyentes, si antes no nos disolvieran, que todo podría suceder y aún cuando reserve para entonces argumentos y reparos, bien merecen mis amigos, los navieros de Gijón, el anticipo de unas observaciones, correspondiendo a su gentil hospitalidad para mi primera salida en pro del Crédito Marítimo.

La exposición que los armadores del Nor-

te elevan a los Poderes Públicos compendia magistralmente los aspectos y matices de la cuestión, mostrando un desinterés y un conocimiento verdaderamente extraordinarios. Sumando mi voto estaría al cabo de la calle, pero los que sentimos una decidida y confesable afición por las cosas del mar, venimos obligados a opinar y manifestarnos.

No es ocasión del momento formular críticas, más o menos razonadas del cuestionario que el señor Ministro de Marina ha pasado a los navieros, cuyas respuestas servirán, y mucho, en la redacción del proyecto de ley, que milagro será salga incólume de la prueba del juego parlamentario. Probablemente sufrirá las enmiendas, mutilaciones y raspaduras correspondientes a disposición de tanta trascendencia. En el primer interrogante del Cuestionario aparece el pie forzado, efecto de la propiedad por parte del Estado de las pejiñeras que constituyeron el material de la extinguida



Compañía Trasatlántica: «Magallanes», «Elcano», «Colón», «Comillas», «Habana», «Arnús», «Uruguay» y «Argentina». Se pregunta qué sistema será preferible para su utilización, lo cual prueba que el Estado piensa imponerla a la entidad explotadora. Si fuera yo el consultado, diría que ninguno de los citados

barcos sirve para realizar satisfactoriamente el fin que se intenta, porque todo el mundo sabe que el «Magallanes», «Elcano» y «Comillas», aún cuando emplean como propulsor el petróleo quemándolo en caldera, su explotación, por el mucho tonelaje, resulta más cara que la de las modernas motonaves. En cuanto a las cinco unidades restantes, por su enorme consumo de carbón, su andar dificultoso y asmático, etc., etc., representa la rutina, el atraso, la imprevisión y las demás taras que unidas al desconocimiento comercial y técnico de los directores de la antigua Trasatlántica, pusieron en trance de quiebra. Quizás el «Habana» y el «Colón» admitan el uso del petróleo, ello les daría eficiencia y les permitiría economizar gastos, aumentando posiblemente los ingresos al dedicar el espacio de las carboneras a camarotes, pero previo el dictamen de los técnicos, a los cuales haría estas dos preguntas:

¿Realizada la transformación, podrían competir en velocidad, economía y comodidad con las motonaves? ¿Desguazados o amarrados y sustituidos por éstas, se compensaría su valor con los ahorros de pérdidas que la supresión de aquellos barcos supone?

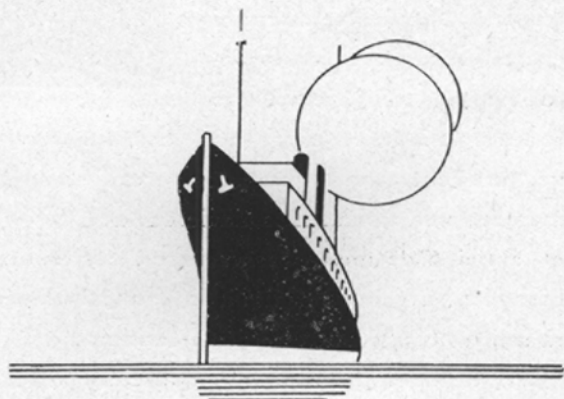
La transformación del «Arnús», «Uruguay» y «Argentina» es improcedente, pues su vetustez y estado general la harían costosísima y de resultados negativos. Su escasa capacidad dificultaría la instalación de quemaduros, tuberías, tanques transversales y de fondo que les obligarían a repostarse de nafta en los puertos de escala, probablemente a más precios que en los de España.

Si el Estado quiere de verdad las Comunicaciones, que no condene a la ruina al insensato que contrate el servicio, que empiece por adaptarse al espíritu y adelanto de los

tiempos y que establezca el Crédito Marítimo, único modo de adquirir tipos nuevos, librando a la futura empresa del desastre que el empleo de todo ese tonelaje acarrearía. El tráfico será para aquel que mejor sirva al pasaje y a la carga. Véndase, por tanto, la flota que más dinero ha gastado y que menos ingresos ha producido a la economía nacional; dedíquese la sino al cabotaje, a hoteles flotantes o al desguace en último término; todo, menos a servir una línea regular con América, colocando nuestra bandera en manifiesta inferioridad con la extranjera, que cada día se esfuerza más y más para desplazarnos de los puertos del Nuevo Mundo. Desgraciadamente, no hay pasaje y carga para todos. Y no olvide el Estado variar radicalmente la organización del negocio, quitando estorbos, nombrando consignatarios, si es posible españoles, estimulándoles generosamente, que no se dé el caso de Nueva York, donde actualmente representa a nuestra Trasatlántica un Sr. Maduro, judío holandés de Curaçao. Terminemos de una vez con los despilfarros, vicios y errores que tan pacientemente soportaba y soporta el contribuyente español.

J. MANIECA.

Madrid, 22 febrero 1933.





MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

La quincena que acaba de terminar ha sido poco movida en cuanto se refiere a los mercados de retorno, siendo el rasgo más saliente la reanimación de la demanda de tonelaje en Cuba para el transporte de azúcar. Los restantes mercados han tenido días de completo estancamiento.

En el sector del Plata los contratos han sido escasos y nada satisfactorios para los armadores que, en algunos casos, se han visto obligados a hacer concesiones en los tipos vigentes para no perder un fletamento. Entre las pocas operaciones realizadas citaremos la de un buque de 6.300 tons. 13-25 desde San Lorenzo al R. U.-Continente, a 15/6 y la de otro de 6.700 tons. desde Rosario al R. U.-Havre-Hamburgo, al tipo de 16/3 con varias opciones.

Entre los varios contratos para azúcar registrados en el mercado de Cuba, mencionaremos los de dos buques de 6.000 tons. cada uno para el R. U.-Continente, el primero a 14/9 y el segundo a 14/6.

El sector norteamericano es uno de los que menos movimiento han tenido en el período a que nos referimos, pues la demanda de trigo en aquel mercado es casi nula a causa de las grandes cantidades adquiridas por los importadores europeos en los mercados del hemisferio austral.

Ni el mercado de Australia—influído por causas muy semejantes a las que acabamos de señalar—ni los de Oriente y Sur de Asia han tenido tampoco ningún rasgo digno de mención. El de alubias de Manchuria es el único que ha tenido una animación relativa.

Casi otro tanto puede decirse de los distintos mercados europeos, con la excepción, si acaso, del Mar Negro, del que destacaremos el fletamento de un buque para el R. U.-Continente a cancelar a mediados del mes entrante al tipo de 9/9.

CARBONES

En el sector del Sur de Gales el rasgo más acusado de la quincena última ha sido de gran escasez de granzas y menudos y la excesiva abundancia de cribados y galleta. Siguen manteniéndose muy firmes los precios de las variedades más pequeñas, especialmente los de los menudos lavados. También las briquetas se mantienen bien.

En Swansea el mercado de antracita muestra alguna retracción por lo que se refiere a las clases inferiores, pero las de mayor tamaño continúan consolidando su posición. Los carbones de vapor no muestran cambio alguno apreciable y los de gas se han afirmado algo, con la excepción de los menudos, de los que sigue habiendo una oferta excesiva.

En la cuenca de Mersey, el carbón de consumo para buques procedente del interior y de Lancashire y Gales se obtiene a precios mínimos. El rasgo más acusado de este mercado es la oferta de mezclas a base de Yorkshire y Derbyshire, que se presentan en distintas proporciones a precios relativamente bajos, con el deseo por parte de las empresas de estimular la demanda de estas clases mixtas.

Newcastle el mercado está deprimido, a causa principalmente de la acentuada escasez de la demanda para embarque diferido. Las variedades mejores de vapor se mantienen firmes para embarque inmediato, pero en cambio, la oferta es abundante para todo el mes de Marzo. El carbón para buques ha sufrido alguna depresión en los precios siendo fácil de adquirir en todas sus variaciones.

En Hull continúa la depresión, siendo los contratos registrados escasos y de poca importancia, a pesar de la reducción en los precios de algunas variedades. La oferta de la mayoría de éstas continúa siendo excesiva, a pesar de las limitaciones en la producción a que repetidas veces nos hemos referido.

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

SOCIEDAD INDUSTRIAL ASTURIANA

FABRICAS DE MOREDA Y GIJON

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

Espino artificial, puntas de paris hoja de lata

Para la correspondencia y pedidos dirigirse al Director de las

Fábricas de MOREDA y GIJON. - GIJON (Asturias)

Apartado 26 :: Telegramas: Moreda y Gijón

Fábrica de Metales de Lugones

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

BARRAS de cobre de todos los diámetros
Id. de latón » » » »

CHAPAS de latón de todas dimensiones

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

Minas de Carbón en Aller (Moreda)

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

Minas de Hierro en Belmonte

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

Telegramas y Telefonemas: TARTIERE

DOTACION DE LOS PUERTOS ASTURIANOS PARA EL EMBARQUE DE CARBONES

Por GUMERSINDO JUNQUERA (Ingeniero de Minas)

(Continuación).

III

Los aumentos de capacidad de carga en los años 1928 y 1929 corresponden al puerto del Musel y se termina el año 1931 con 28.580 toneladas-día, o sea, duplicando la capacidad de carga inicial y con un rendimiento del 37,65 por 100.

Está próxima a inaugurarse una nueva instalación en el puerto de San Esteban de Pravia con una capacidad de 5.600 tons.-día, o sea, que casi se puede afirmar que el actual aumento de capacidad de embarque es 2,6 veces la inicial del año 1910.

CUADRO N.º 5

PUERTO DE GIJÓN - MUSEL

RENDIMIENTO DE LOS ELEMENTOS DE
CARGA DE CARBÓN

Años	CARGA — Tons.	Promedio día Tons.	Capacidad teórica Tons.	Rendimiento Por 100
1.910	433.000	1.443	5.340	26'58
1.911	548.392	1.827	»	33'64
1.912	687.443	2.291	6.140	37'31
1.913	662.184	2.207	»	35'94
1.914	605.058	2.016	»	32'83
1.915	904.971	3.016	»	49'12
1.916	866.249	2.887	»	47'01
1.917	871.574	2.905	»	47'31
1.918	1.077.150	3.590	»	58'46
1.919	821.113	2.737	»	44'58
1.920	989.369	3.297	»	53'69
1.921	859.717	2.865	»	46'66
1.922	765.357	2.551	»	41'54
1.923	1.349.400	4.498	»	73'25
1.924	1.283.739	4.279	7.100	60'52
1.925	1.249.067	4.163	»	58'63
1.926	1.518.168	5.060,66	»	71'27
1.927	1.283.652	4.278	»	60'25
1.928	1.529.055	5.279	8.060	65'71
1.929	1.930.960	6.436	10.060	63'97
1.930	1.936.289	6.454	»	64'16
1.931	1.724.810	5.749	13.260	43'35

El cuadro número 5 hace referencia al puerto de Gijón-Musel, el que comienza con una capacidad de carga de 5.340 tons.-día y un rendimiento del 25,58 por 100, aumenta el año 1912 a 6.140 tons.-día con una eficiencia de 37,31 por 100, alcanzando un máximo de rendimiento de 73,25 por 100 el año 1923 que repercute en un aumento de capacidad de carga al año siguiente—1924—, elevándose a 7.100 tons.-día. Un segundo máximo con 71,27 por 100 vuelve a aparecer el año 1926 que trae como consecuencia nuevas instalaciones de carga, con lo que su capacidad se eleva a 8.060 tons.-día, el año siguiente (1929) sin gran disminución de rendimiento, que se mantiene sobre el 60 por 100 y termina el 1931 con 13.260 tons.-día de capacidad de embarque y un rendimiento del 43,35 por 100. En el transcurso de los 21 años la capacidad teórica de embarque de carbones se hace 2,5 veces mayor, es decir, con un ritmo más acelerado que el promedio de los tres puertos que según acabamos de ver, se duplicó en el mismo período.

Hemos de hacer observar que los resultados obtenidos en este cuadro son un poco elevados porque las grúas de 3 y 5 tons. que no hemos tenido en cuenta para apreciar la capacidad teórica de embarques de carbones prestaron algunos servicios, principalmente para el embarque de consumos a buques de carga general y en algunas ocasiones de gran apremio, incluso para el embarque de buques carboneros; pero habida cuenta de este movimiento, representó según los años, entre un 7 y un 9 por 100. Tan reducida cantidad no compensaba el trabajo, o bien de deducir las cantidades así cargadas del cómputo general, o bien de determinar la parte proporcional que de esos elementos auxiliares de carga de-

bía agregarse a los exclusivamente dedicados a la carga de carbones.

El cuadro número 6, corresponde al puerto de San Juan de Nieva que comienza el año 1910 con una capacidad de carga de

CUADRO N.º 6

PUERTO DE SAN JUAN DE NIEVA

RENDIMIENTO DE LOS ELEMENTOS DE CARGA DE CARBÓN

Años	CARGA — Tons.	Promedio día Tons.	Capacidad teórica Tons.	Rendimiento Por 100
1.910	378.060	1.260	3.800	33'15
1.911	274.858	916	»	24'10
1.912	208.783	695	»	18'28
1.913	320.359	1.067	»	28'07
1.914	252.567	841	»	22'13
1.915	389.528	1.298	»	34'15
1.916	328.374	1.094	»	28'78
1.917	336.871	1.122	»	29'52
1.918	554.809	1.849	»	48'65
1.919	528.564	1.761	»	46'34
1.920	707.917	2.359	»	62'08
1.921	487.844	1.626	3.690	41'06
1.922	474.138	1.580	»	39'88
1.923	725.459	2.418	»	61'06
1.924	754.506	2.515	5.560	45'23
1.925	724.177	2.413	5.720	42'18
1.926	789.887	2.632	»	46'01
1.927	662.449	2.208	»	38'60
1.928	640.443	2.134	»	37'30
1.929	748.785	2.495	»	43'61
1.930	788.360	2.628	»	45'94
1.931	779.240	2.597	»	45'40

3.800 tons.-día y una eficiencia de 33,15 por 100. Como los anteriores ofrece un máximo de rendimiento el año 1923 que alcanzó el 61,06 por 100, una capacidad de 3.960 toneladas-día que repercute en un aumento de instalaciones alcanzando la cifra de 5.720 toneladas-día bajando con ello el rendimiento al 42,18 por 100 y terminando en 1931 con 5.720 tons.-día y un rendimiento de 45,40 por 100. En este puerto y en el período que consideramos, la capacidad de embarque de carbones se hace 1,5 veces mayor.

El cuadro número 7 es el referente al puer-

to de San Esteban de Pravia que comienza en 1910 con una capacidad de cargue de carbones de 3.840 tons.-día y una eficiencia de 19,95 por 100. Este puerto muestra más sensibilidad a las oscilaciones del rendimiento, observándose que tan pronto como la eficiencia sobrepasa el 25 por 100 se instalan nuevos elementos de carga. Así el 1916 alcanza el 25,14 por 100, sumándose la capacidad a 5.760 tons.-día; el 1923 llega al 32,60 por 100, aumentando la capacidad a 7.680 toneladas-día; en 1929 obtiene el 36,48 por 100, aumentando la capacidad a 9.600 tons.-día.

CUADRO N.º 7

PUERTO DE SAN ESTEBAN DE PRAVIA

RENDIMIENTO DE LOS ELEMENTOS DE CARGA DE CARBÓN

Años	CARGA — Tons.	Promedio día Tons.	Capacidad teórica Tons.	Rendimiento Por 100
1.910	229.854	776	3.840	19'95
1.911	272.080	906	»	23'59
1.912	267.926	893	»	23'25
1.913	211.560	705	»	18'36
1.914	190.339	634	»	16'51
1.915	216.258	720	»	18'75
1.916	289.675	965	»	25'13
1.917	422.923	1.409	5.760	24'46
1.918	500.757	1.669	»	28'98
1.919	408.455	1.361	»	23'63
1.920	488.199	1.627	»	28'24
1.921	473.012	1.576	»	27'36
1.922	405.280	1.350	»	23'44
1.923	563.536	1.878	»	32'50
1.924	604.403	2.014'6	7.680	26'23
1.925	683.806	2.279	»	29'68
1.926	779.762	2.599	»	33'84
1.927	665.523	2.218	»	28'88
1.928	626.558	2.088	»	27'19
1.929	841.601	2.805	»	36'52
1.930	795.983	2.653	»	34'54
1.931	723.885	2.413	9.600	25'13

Este puerto como el de Gijón-Musel y en el período de 21 años, considerado, hace 2,5 veces mayor su capacidad de carga de carbones.

GRÁFICO NÚM. 1.—PRODUCCIÓN

Y EMBARQUE DE CARBONES :: ::

La línea poligonal que representa la producción acusa un continuado aumento desde el año 1910 al 1918, a partir del cual se inicia un descenso que adquiere su máximo el año 1922, reaccionando bruscamente el 1923 para seguir con un aumento progresivo con

ligeras oscilaciones que parece quedar contenido el 1929.

La que representa el embarque sigue una marcha muy semejante a la anterior, señalando también el año 1922 la máxima depresión, acompañándose a la buena reacción de la producción en el año siguiente y continuando el aumento progresivo de la misma hasta el 1929.

Gráfico núm. 1.—Producción y embarque de carbones

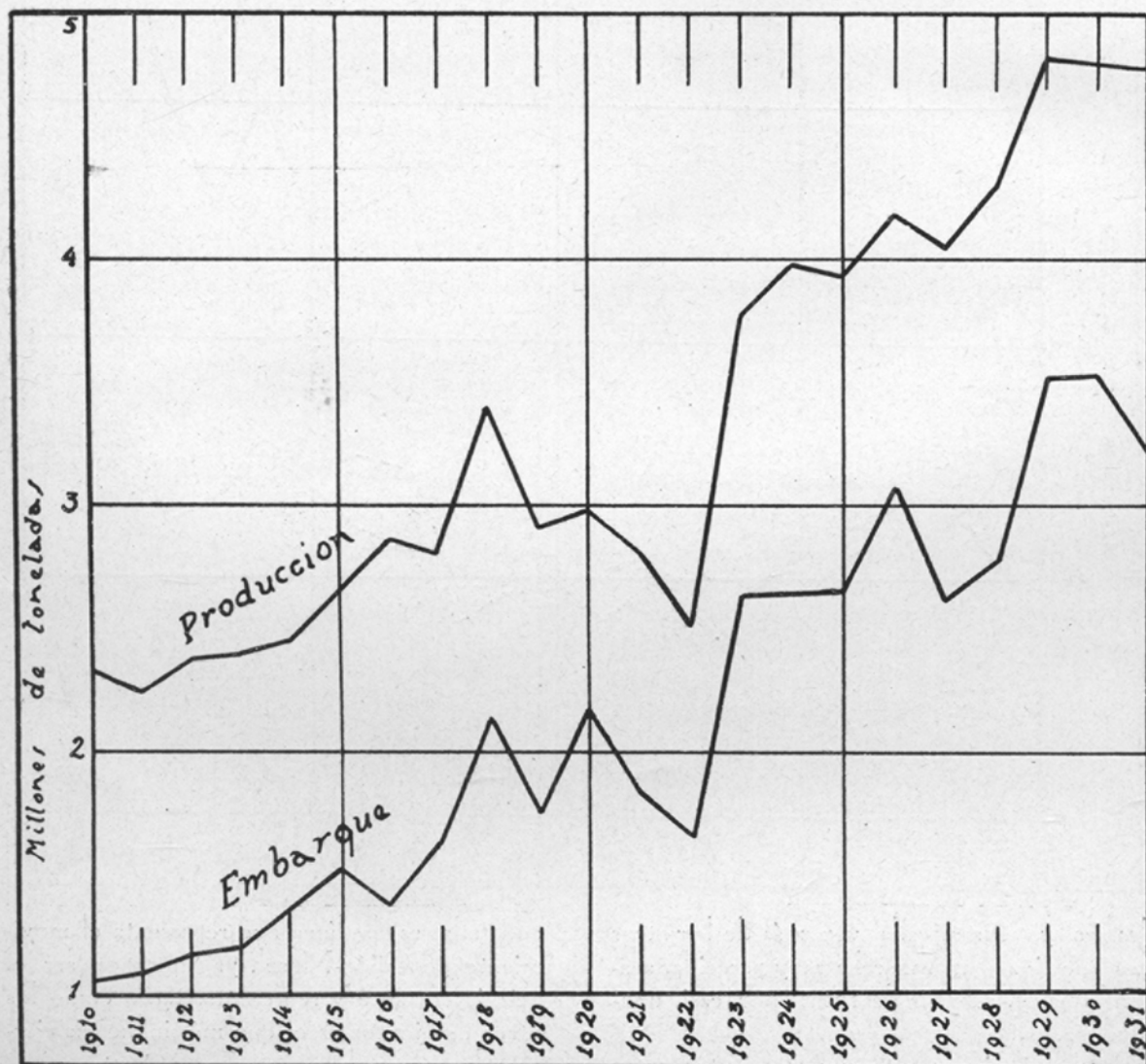
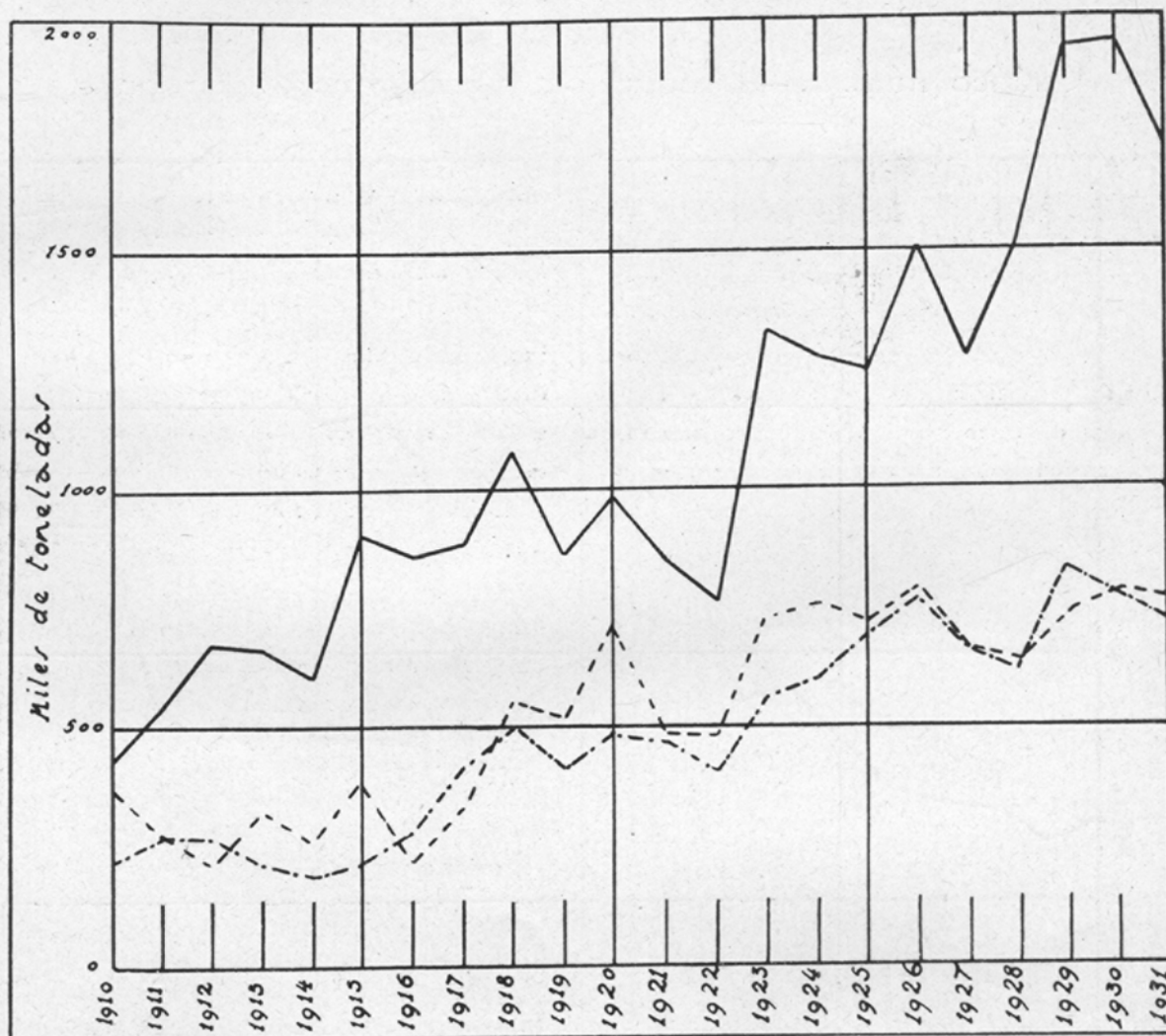


GRÁFICO NÚM. 2. — EMBARQUE
DE CARBONES POR LOS PUERTOS

Evidencia más claramente lo que ya se indicó sobre los estados, como después de comenzar los tres puertos en 1910 con un tonelaje muy semejante, el de Gijón-Musel se

sí, aunque mucho menos acentuadas en la representación del puerto de Gijón-Musel y las más suaves y uniformes las de San Esteban de Pravia. No reproducimos aquí la integración de estos embarques por estar ya hecha en el gráfico anterior; pero fácilmente se aprecia que, como es natural, la más concordante

Gráfico núm. 2. — Embarque de carbones por los puertos



destaca y separa cada vez más de los otros dos que siguen una marcha muy parecida, acabando éstos, a partir de 1926, por casi confundirse.

Las oscilaciones son muy semejantes entre

con ella es la línea que representa el movimiento de Gijón-Musel, ya que por ser el más importante y representar tanto como los otros dos juntos es el que más influencia ejerce sobre el total.

(Continuará).

CARBÓN, SÍ, Y «CARBÓN NUESTRO»

¿MÁQUINAS DE VAPOR O MOTORES PARA LA PESCA DE ARRASTRES? — ¿INCONVENIENTES Y VENTAJAS? — ¿CARBÓN? — ¿GASOLINA? — ¿ACEITES?...

Desde que se lanzaron al mercado los motores de diversos tipos y aplicaciones en los barcos, se originaron cuestiones y encuestas curiosas que resultaron de gran aplicación en la práctica.

En lo que se refiere a la pesca de arrastre, y de modo especial a las parejas, las discusiones fueron, y aún lo son, vivas y no desprovistas de razones en contra y pro de los motores.

Puede el lector seguir, si es curioso, adelante, porque no se trata de *colocarle* a los postres, — o a la postre —, como quieran se deba decir, un anuncio, no. Son disquisiciones curiosas que todavía no he visto en la prensa, y las abordo sin más pretensión que la vulgarización y romper, o clavar, ¡quién sabe! una lanza a favor del carbón, sin atacar a nadie ni a nada. Es una opinión hija de la realidad, de la práctica, maestra de todo, como la experiencia, a nuestro modesto juicio. Al grano.

Un trawler tiene los dos cables de arrastrar: ambos llevando idéntica velocidad y el pescador lo conduce por donde quiere... cuando puede; pero vamos a convenir que es por donde quiere. La presión, el vacío, las evoluciones, peso de cala; longitud de ésta, etc., son las mismas por ser también el mismo barco el que lleva *las dos piernas* del aparejo.

Sea, pues, motor, sea máquina de vapor, si el barco está bien entrampado, salvo contingencias, es indiferente para correr bien un arte de arrastre que el propulsor fuere el va-

por de agua, repito, aplicado a una máquina, que el aceite pesado o la gasolina, a un motor. Se pesca y se pesca bien.

Las infinitas «vacas» que lo hacen en Cádiz y Alicante especialmente lo demuestran. Un barco solo hace el mismo esfuerzo y es simultáneo igualmente para las dos resistencias. Pero ¿y las parejas?

Teóricamente dos cascos iguales en dimensiones, peso, fuerza y tiro, etc., si son movidos por máquina de vapor son seguros, en cuanto cabe en todo, presión, vacío, revoluciones, hay personal capacitado para remediar una avería, los pescadores están más avezados al arrastre, al entrampe, digámoslo así, de los dos barcos; si éstos son de vapor, demostrado por la práctica de años y años y si uno pesca y otro no, es por la cala, el aparejo, etc., u otra causa, que si sabe el oficio, dos barcos se adaptan matemáticamente para llevar el arte abierto y pegado al fondo, como quiera el patrón. Es sabido y no hay por qué hacer más hincapié en ello. Hay que tener un buen maquinista y... buen carbón, que posea alguna piritita, que arda, que de calorías, sin tierra ni pizarra. Esto hay que procurarlo para evitar que suspiremos en muchas ocasiones por la hulla inglesa, y que nuestros carbones sean preferidos. La industria pesquera consume muchos miles de toneladas y más consumiría si se le diese siempre buena calidad, francamente. ¿Es que hay comerciantes nada escrupulosos que lo mezclan? ¿Qué ocurre?

Lo cierto es que se ve frecuentemente el fraude en perjuicio de todos.

Los motores aplicados a la pareja dan las mismas revoluciones y pescan, pero, está viéndolos aboyados continuamente, el que esto escribe, en el Banco Saharico y en el Great Shoal, averiados. ¿Es culpa del motorista? ¿Es del motor? ¿Es del combustible? ¿Es que el personal todavía no está capacitado? Pocas veces, salvo rotura de alguna pieza de la máquina, se ven los vapores aboyados. Pocas. Y como por ahora es más seguro, optamos por la máquina, repito, de vapor.

Además, ¿arrastran bien?... ¿prácticamente bien?

Prescindamos de fórmulas, buenas para la cátedra, y de verborrea comercial.

Hasta que haya la seguridad, la confianza plena en el tiro y funcionamiento continuo de los motores debe optarse por el tipo de vapor, más uniforme, más continuo, más reglable, más sujeto a la voluntad del que rige, remediable en sus averías y pescador por adaptación.

Hemos de esperar la evolución y el «momento», valga la frase, del motor. Todavía no llegamos. Posible es que arribemos.

Además, sabiendo «prácticamente» las ventajas enumeradas, hay la razón suprema del patriotismo para consumir nuestros productos y que el intercambio sea en casa para evitar desvaloraciones de la moneda e impulsar la producción sin caer en manos monopolizadoras de una materia prima, que, al no importarse nos paralizaría el negocio, habiendo en casa y seguros, carbones magníficos para la flota pesquera y aún para, vuelvo a repetir, para ser transformados en aceites pesados, problema que de resolverse satisfactoriamente ensancharía el horizonte y lo haría infinito.

De conseguirse esto por procedimiento económico y según los estudios hechos por un colaborador de ASTURIAS MARÍTIMA, merecía el sacrificio, o la satisfacción si los motores fuesen españoles y respondiesen al trabajo arrastrero, de estudiarlo y que sirvieran de lección los experimentos e iniciativas dignas de encomio que varios armadores y constructores de San Sebastián llevaron a hecho con éxito varando parejas con motores, modelos por cuantos aspectos se les observe.

Sin embargo, mi opinión, por los años que llevo en ello, por la práctica, por la experiencia, por los resultados, por la clase de trabajo uniforme, adaptable, seguro, pausado, rítmico, paralelo y simultáneo de las parejas, opto por la caldera de vapor de agua, por la máquina de vapor, por el carbón.

Y hago punto para no extenderme en consideraciones técnicas puesto que sólo me propuse hacer un sencillito escrito de vulgarización.

Carbón, sí, y carbón *nuestro*.

Mas, ojo avizor, que el motor gana prestigio.

Lo anterior es cierto, pero no lo es menos que en lo que va de campaña invernal de pesca de arrastre en pareja en el W. de Africa, especialmente en Canarias, llevan trabajando «los motores» por aquí muy bien, cogiendo más pescado, mucho más pescado blanco que los vapores. La transformación química del carbón se impone.

Y como es positivo y real lo afirmo y puede comprobarse.

Sin embargo, de ser cierto lo anterior preguntamos: ¿Carbón? ¿Gasolina? ¿Aceite?...

CAPITAN MIGUEL MORALES ALMIÑANA.

Cádiz, febrero de 1933.

INFORMACIONES DE PUERTOS

Estadística del puerto de Avilés en 1931

Todos los puertos han tenido una disminución de tráfico en el año pasado, y las estadísticas llegan a arrojar cifras desoladoras, aun comparándolas con las de 1931 en que el movimiento por vía marítima se vió ya bastante quebrantado.

En el puerto de Avilés, como se puede observar por la estadística que publicamos a continuación, todas las cifras son negativas para el ejercicio último y es la más la de los embarques de carbón, que sufre un descenso de 83.160 toneladas.

MESES	MOVIMIENTO GENERAL DE BUQUES				MOVIMIENTO DE MERCANCIAS GENERAL		CARBÓN Exportación
	ENTRADA		SALIDA		Exportación	Importación	
	VELA Toneladas	VAPOR Toneladas	VELA Toneladas	VAPOR Toneladas			
Enero	310	83.870	410	87.260	3.004	6.202	72.021
Febrero	300	99.400	120	93.380	4.076	8.385	62.995
Marzo	1.320	106.280	420	100.370	3.069	11.530	65.439
Abril	610	84.990	1.030	91.570	1.907	8.312	50.870
Mayo	485	114.270	510	94.420	2.015	13.242	54.961
Junio	750	86.030	990	99.420	1.857	12.069	49.035
Julio	470	101.340	320	80.180	1.909	7.025	51.992
Agosto	1.000	104.470	800	118.900	2.309	7.867	70.553
Septiembre	440	90.400	350	83.170	1.896	7.835	53.464
Octubre	220	94.560	100	100.400	1.735	8.050	60.087
Noviembre	440	85.530	280	77.160	1.460	5.596	45.467
Diciembre		103.920	350	104.550	1.627	8.068	58.887
TOTALES	6.346	1.155.060	5.580	1.130.890	26.864	104.181	696.971
Año 1931	11.830	1.521.930	11.920	1.519.620	67.655	147.362	779.240
DIFERENCIA $\left\{ \begin{array}{l} \text{en más} \dots \\ \text{en menos} \dots \end{array} \right.$	5.485	366.870	6.240	388.840	40.791	43.181	83.169

NOTA.—No están incluidos los pesqueros ni las gabarras



Lubrificantes "Atlantic"

Andrés Ruiz de Velasco

Calle del Carmen, 30, 32 y 34 — GIJÓN

CONSIGNACIONES :: FLETAMENTOS :: CARBONES :: SEGUROS

AGENCIA DE ADUANAS

Teléfono 19-05
Apartado N.º 201

Telegramas }
Telefonemas } "RUIDEVELASCO, GIJÓN"

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

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-Diesel 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 GIJÓN LA FELGUERA
Alcalá, 55-Apartado 529. Apartado 51. (Asturias).

Telegramas - Telefonemas: Duro Duro Duro-Sama



SECCIÓN DE PESCA



MAL TIEMPO Y PRECIOS BAJOS

La última quincena de febrero ha sido de mal resultado para las parejas pequeñas, ya que transcurrió con algunos días de temporal en los cuales no pudieron los barcos hacerse a la mar y por otra parte el conjunto de mareas conseguidas en dicha quincena fué de poco rendimiento. Hubo escasez de pesca y los precios fueron bastante bajos la mayor parte de los días.

La especie que predominó en estas caladas fué la pescadilla de tamaño pequeño. La merluza escaseó, consiguiendo únicamente alguna cantidad dos o tres parejas que trabajaron en

las playas del Oeste de esta costa, que la vendieron a buenos precios.

En cuanto a las parejas grandes, algunas de ellas trajeron buenas caladas de besugo, vendiéndose a buen precio.

Las que fueron a la costa de Francia trabajaron con peor suerte, pues allí los malos tiempos impidieron que calaran con regularidad, por lo que las mareas traídas no fueron de rendimiento.

Algo semejante a esto ocurrió con los barcos que se trasladaron a la Estaca.

En conjunto, el mes ha sido de malos resultados; su brevedad y los temporales de algunos días influyeron notablemente en este sentido.

Promedio de precios obtenidos en las ventas de pescado efectuadas en la Rula de Gijón, desde el 11 al 25 de Febrero de 1933

CLASE DE PESCAO	11	13	14	15	16	17	18	20	21	22	23	24	25
Merluza.....	3,00	3,00	3,49	4,29	4,49	3,59	4,40	3,19	4,09	4,00	3,50	2,89	2,87
Pescadilla....	1,18	1,20	1,72	1,43	1,51	1,50	1,39	1,60	1,09	1,50	1,20	1,40	1,52
Besugo.....	2,00	1,79	1,69	1,73	1,60	1,52	1,71	1,79	1,45	1,62	1,45	1,51	1,47
Pancho.....	0,79	0,82	1,56	1,17	0,77	1,14	1,10	1,00	1,12	1,00	1,24	0,90	1,00
Gallos.....	1,00	0,90	1,31	1,26	1,00	1,15	1,00	1,00	1,16	1,00	1,15	0,95	0,90
Congrio.....	1,78	2,00	1,47	2,13	2,18	1,89	2,00	2,19	2,00	2,00	1,76	2,00	1,98
Congria.....	1,18	1,30	>	1,53	1,09	1,36	1,52	1,10	1,60	1,50	1,44	1,40	1,50
Abadejo.....	1,07	1,53	1,28	>	>	>	1,29	1,40	>	1,20	>	>	>
Rubiel.....	2,36	>	>	>	>	>	>	>	>	>	3,10	>	>
Reyes.....	1,56	1,28	1,04	>	>	1,21	1,00	>	1,34	>	1,30	0,89	1,10
Salmonetes...	2,18	2,00	>	>	>	2,40	>	2,68	2,80	2,80	2,36	3,00	3,05
Barbadas....	0,69	0,75	0,95	0,78	1,00	0,88	0,62	0,87	0,81	0,74	0,76	0,71	0,80
Matute.....	0,31	0,35	0,50	0,50	0,33	0,42	0,33	0,33	0,40	0,33	0,30	0,28	0,31
Pelao.....	0,36	0,36	0,50	0,45	0,33	0,39	0,33	0,33	0,35	0,33	0,32	0,33	0,30
Potas.....	0,73	0,68	>	0,52	0,76	0,70	1,00	0,61	0,66	1,00	0,68	1,00	>
Calamares....	3,26	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	3,50	3,60
Palometa....	0,46	>	>	>	>	>	0,53	>	0,55	0,58	0,67	0,56	0,60
Chicharros...	0,24	>	0,50	0,50	0,25	0,33	0,25	0,33	0,38	0,25	0,30	0,25	0,25
Mero.....	>	>	>	>	>	2,98	>	>	>	>	>	>	>

MUSEL

Movimiento habido en los turnos para
desde el 10 al 25

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====				
11 Febro.	esperando	María Adaro	3.650	Cartagena.
14 id.	»	Rita Sister	3.700	Barcelona.
17 id.	»	Maruja y Aurora	7.000	Id.
24 id.	»	Monchu	2.300	Málaga.
24 id.	»	Sotón.	1.900	Sevilla.
25 id.	»	Mosquitera	2.750	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
31 Enero.	13 Febro.	Urola	6.200	Barcelona.
4 Febro.	esperando	Mina Piquera.	5.200	Id.
21 id.	»	Gobelás	3.500	Valencia.
22 id.	»	Abando	2.600	Vallcarca.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
28 Enero.	cargando	Ricardo R.	2.100	Sevilla.
9 Febro.	13 Febro.	Agadir	620	Bilbao.
10 id.	13 id.	Llodio	900	Id.
13 id.	esperando	G. Fierros	2.300	Sevilla.
16 id.	17 Febro.	Sama.	500	Bilbao.
21 id.	21 id.	Sama.	560	Id.
23 id.	esperando	José Navia Osorio	1.600	Vigo.
21 id.	»	Santirso	1.100	Santa Pola.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
1 Febro.	esperando	María	400	S. Sebastián.
3 id.	»	Alejandro	420	Zumaya.
10 id.	»	Juan Artaza	580	Pasajes.
13 id.	»	Everest	800	Santander.
22 id.	»	Elgueta	420	Vigo.
22 id.	»	Suevia	400	Bilbao.
24 id.	»	Ruda.	480	S. Sebastián.

- GIJÓN

la carga de carbón por estos puertos
de Febrero de 1933

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
7 Febro.	10 Febro.	V. Ruiz Senén	5.400	Barcelona.
13 íd.	17 íd.	Mina Carrio	3.800	Valencia.
16 íd.	17 íd.	Sama	760	Bilbao.
17 íd.	18 íd.	Llodio	900	Santander.
18 íd.	20 íd.	Zuloaga	152	S. Sebastián.
22 íd.	22 íd.	Hernani	420	Id.
27 íd.	esperando	Sama	1.040	Santander.
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
9 Febro.	consumo	F. L. de Ibarra	292	San Esteban.
10 íd.	13 Febro.	María Amalia	700	Pasajes.
11 íd.	esperando	Mieres	4.400	Barcelona.
13 íd.	17 Febro.	Jaime Girona	3.570	Bilbao.
18 íd.	esperando	María Amalia	700	S. Sebastián.
21 íd.	21 Febro.	Sama	480	Bilbao.
21 íd.	esperando	Cabo Corona	2.300	Sevilla y Málaga.
22 íd.	,	Rita Sister	1.100	Barcelona.
25 íd.	25 Febro.	Llodio	900	Bilbao.
===== GIJÓN - DARSENA. - F. C. DE LANGREO =====				
3 Febro.	esperando	San Eduardo	300	Bilbao.
3 íd.	,	Lekeitiarra	200	Zumaya.
14 íd.	15 Febro.	Melchuca	60	Cedeira.
15 íd.	15 íd.	San Jorge	260	Bilbao.
18 íd.	25 íd.	Amelia	150	Coruña.
18 íd.	esperando	Ineschu	180	Bilbao.
18 íd.	,	Dionisia	250	Bermeo.
21 íd.	24 Febro.	Rosario	110	Ortigueira
21 íd.	22 íd.	Amador	240	Coruña.
22 íd.	esperando	Lola	240	Santander.

A V I L E S

Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la 2.^a decena
de Febrero de 1933

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
1.^a decena de Febrero				
3 Febro.	11 Febro.	Antonio Satrustegui	3.601	Almería.
9 id.	11 id.	Elgueta	445	Vigo.
11 id.	11 id.	Margarita	283	Betanzos.
11 id.	11 id.	Arnao	6	Bilbao.
6 id.	13 id.	C. de Zubiria	4.619	Tarragona.
12 id.	13 id.	Nemrod	80	Coruña.
8 id.	14 id.	Luis Adaro	3.220	Sevilla.
10 id.	14 id.	Nervión	1.121	Bilbao.
13 id.	14 id.	Vito	6	Coruña.
8 id.	15 id.	Santiago López	3.912	Barcelona.
13 id.	15 id.	Iturri-Ripa	400	Santander.
15 id.	17 id.	Caruso	1.368	Bilbao.
13 id.	17 id.	Juanito	3	Coruña.
17 id.	18 id.	Mariano Benlliure	150	Id.
18 id.	20 id.	Pepín	558	Pasajes.
18 id.	20 id.	Antonieta	127	Bilbao.
19 id.	20 id.	Margarita	281	Betanzos.
18 id.	20 id.	Arnao	6	Requejada.
TOTAL...			20.186	

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 ferreteria naval, de la
casa "Gotscher & C.^o", de Birmingham

San Juan de Nieva (Avilés)

Telegramas
Telefonemas

} MORÁN-AVILÉS

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

Relación del carbón embarcado por este puerto durante la 2.^a decena
de Febrero de 1933

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
2.^a decena de Febrero.				
8 Febro.	11 Febro.	Alfonso Fierro	1.672	Valencia.
11 id.	17 id.	El Caudal	1.055	Pasajes.
11 id.	17 id.	Jone Miren	184	San Sebastián.
10 id.	17 id.	Santirso	1.057	Bilbao.
9 id.	17 id.	Josefa	301	Pasajes.
10 id.	17 id.	Ana	210	San Sebastián.
8 id.	17 id.	Aller	326	Pasajes.
12 id.	17 id.	Aurora	3.008	Bilbao.
11 id.	17 id.	Villa Velgas	565	Id.
18 id.	18 id.	Chacartegui	204	San Sebastián.
TOTAL...			6.582	

GRANDES ALMACENES DE EFECTOS NAVALES

DE

ENRIQUE VALDES T. PRIDA

PRECIOS SIN COMPETENCIA

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

TELÉFONO 19

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

Toneladas de carbón embarcadas por los diferentes cargaderos que se citan durante la 1.^a y 2.^a decena de Febrero de 1933.

		1. ^a DECENA	2. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.	Turno 1.º	4.467,64	218,50
	Id. 2.º	6.358,64	963,25
	Id. 3.º	2.437,27	1.483,24
	Id. 4.º	1.464,65	344,13
	Grúas chicas	333,52	275,79
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.	Cargaderos	25.459,64	10.854,44
	Grúas chicas	2.277,92	428,84
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.	Cargaderos	1.840,74	60,36
	Muelles	478,00	464,00
Totales en las dos decenas		45.118,02	11.283,28
AVILÉS		25.561,00	20.186,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA		23.386,00	6.582,00

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



INFORMACIONES VARIAS



NAUFRAGIO DEL «PEÑA CASTILLO»

A las nueve y media de la noche del sábado 18 de febrero último, naufragó a cinco millas al Este de Luarca el vapor de 320 toneladas «Peña Castillo», de la matrícula de Bilbao y perteneciente al armador D. Manuel Manero, que lo había adquirido recientemente.

El buque había llevado cemento de Bilbao a Tapia, y desde este último puerto iba en viaje a San Esteban de Pravia para cargar carbón.

Se supone que no pudo resistir el fuerte temporal reinante, quedando a merced de las enfurecidas olas que le estrellaron contra el bajo «La Osa», siendo destrozado.

De los once tripulantes del buque solo se salvó el fogonero Nicolás Barturen, de 28 años, de Bermeo, que a nado ganó la costa. Este tripulante ingresó en el Hospital de Luarca, herido en un brazo y en la boca que la tenía casi destrozada.

Mandaba el buque el patrón D. José Antonio Irureta, de Zumaya y era primer maquinista D. Juan Landaveida, de Bermeo.

Noticias posteriores dieron cuenta de la aparición de algunos restos humanos pertenecientes a los desgraciados tripulantes del «Peña Castillo», pero no pudieron ser identi-

ficados, aunque algunos de ellos se creía pertenecían al citado maquinista.

NAUFRAGIO DEL VAPOR «JAIMÍN»

En la madrugada del domingo 19 de Febrero y debido al fortísimo temporal desarrollado, tanto en tierra como en el mar, se fué a pique el vapor pesquero «Jaimín», perteneciente a los armadores Sres. Canto y Olivier.

Al trasladarse este buque desde el puerto local al Musel, tocó en la barra y se le abrió una vía de agua, yendo entonces a toda máquina hasta el puerto exterior donde se hundió.

Días pasados fué puesto a flote, siendo remolcado hasta la parrilla de Fomento donde se está reparando de las averías sufridas.

LA CONSIGNACIÓN

PARA PUERTOS —

En reunión celebrada últimamente por la Cámara de Comercio de esta villa, se trató del asunto de la consignación del Presupuesto del Ministerio de Obras Públicas con destino a los puertos, por haber producido la consiguiente alarma la noticia de que se dejaba sin consignación fija al nuestro.

Al efecto, se acordó dirigirse al Ministro de Obras Públicas, Subsecretario de dicho Ministerio, Director general de Puertos y

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

S M A B

Comisario general de las Juntas de Obras de Asturias D. Justo D. Somonte, a fin de que se consignen, como minimum, en el presente año, siete millones de pesetas destinadas a Gijón para atender a las necesidades de las obras a realizar en el puerto, como son la construcción del muelle comercial y de trasatlánticos, ya aprobado; la continuación de la escollera del Dique Norte para darle mayor consolidación, y la prolongación de este Dique en ciento cincuenta metros, a fin de ofrecer más abrigo al puerto y al nuevo muelle comercial mencionado.

LAS BAJAS DE BUQUES EN DICIEMBRE

La lista de bajas ocurridas en el mes de Diciembre último, que acaba de ser publicada por el Bureau Veritas, es notable por la gran cantidad de desguaces que en ella se registran. Durante dicho mes fueron eliminados del Registro Veritas los nombres de 83 vapores, 8 motonaves (incluidas las embarcaciones auxiliares) y 16 veleros. De los vapores, 3 eran americanos, 3 belgas, 20 británicos, 2 chilenos, 2 chinos, 1 holandés, 7 franceses, 6 alemanes, 3 griegos, 1 de Honduras, 1 islandés, 12 italianos, 12 japoneses, 1 latvio, 4 noruegos, 1 español y 4 suecos. De las motonaves, 1 era británica, 1 colombiana, una danesa, 1 francesa, 2 italianas, 1 noruega y 1 panameña. De los veleros 2 eran americanos, 8 británicos, 5 franceses y un español.

De los 83 vapores eliminados en total, 9 naufragaron, uno se perdió por abordaje, 3 por incendio, 5 se fueron a pique, y el res-

tante fué transformado en motonave. De éstas, 2 causaron baja por naufragio, 2 por abordaje, 1 por incendio, 1 por abandono y 2 por desguace. Los veleros fueron eliminados 1 por naufragio, 5 por hundimiento, 3 por abandono, 4 por desguace y 3 desaparecidos.

NUEVOS CONSEJEROS DE CAMINOS

Para formar parte de los Consejos de Caminos y de Puertos, constituídos como consecuencia de la disolución del de Obras Públicas, el ministro del ramo ha nombrado, entre otros, a D. Manuel Becerra y a D. José Marín Toyos, ambos bien conocidos en Asturias, por haber sido el primero ingeniero director de la Junta de Obras de Gijón y, el segundo, de la de San Esteban de Pravia.

Felicitemos a dichos señores por el nuevo cargo que les confía el Gobierno teniendo en cuenta sin duda, los méritos adquiridos en su carrera.

ASOCIACIÓN NAVIERA VALENCIANA

En junta general celebrada el día 31 de enero último, la Asociación Naviera Valenciana ha renovado su Junta Directiva, quedando constituida en la siguiente forma:

Presidente, D. José Montesinos Checa; vicepresidente 1.º, D. Antonio Montesinos Llamosí; vicepresidente 2.º, D. Gabriel Ravello Sánchez; tesorero, D. José Murillo Ramos; secretario, Manuel Puigcerver, Soler; vicesecretario-bibliotecario, D. José Durán Decap; vocales, D. Nicolás Crespo Sallart, D. Manuel Romani y D. José Mariatos Brull.

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



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



CIRCULAR RELATIVA A LA LIQUIDACIÓN DE PRIMAS A LA NAVEGACIÓN

Como continuación a la Circular de este Centro de fecha 14 del pasado enero, dando instrucciones para la liquidación de primas a la navegación, correspondiente al ejercicio 1932-1933, se pone en conocimiento de los señores Delegados marítimos, como igualmente de los armadores a quienes interese, que los descuentos a que hace referencia el artículo 8.º del Decreto-ley de 21 de agosto de 1925, deben ser aplicados con entera sujeción a lo que se dispone en el párrafo primero del citado artículo, o sea que dichas reducciones deben efectuarse tomando como fecha inicial para contar la edad de los buques, la que te-

nían el 17 de septiembre de 1925, es decir, veinte días hábiles después de publicado en la «Gaceta de Madrid» el Decreto-ley de referencia.

Para proceder de acuerdo con las instrucciones que anteceden, toda vez que la edad de los buques ha de contarse por años, para obtener ésta se restará de la indicada fecha de 17 de septiembre de 1925, el número de años señalados a este efecto en el artículo 8.º, y todos los buques que figurasen inscriptos con anterioridad a la fecha resultante de la resta efectuada sufrirán el descuento correspondiente, siendo excluidos del percibo de primas los que tuvieran más de treinta y seis años el 1.º de enero de 1932, o sea que figurasen inscriptos antes del día 1.º del año 1896.

Madrid, 14 de febrero de 1933.

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



BANCO MINERO INDUSTRIAL DE ASTURIAS
GIJÓN

CAPITAL: 10.000.000 DE PESETAS

Realiza toda clase de operaciones de Banca y Bolsa. - Giros, préstamos, descuentos, depósitos, cartas de crédito, etc., etc.
Compra-venta de monedas y billetes extranjeros
CAJA DE AHORROS

Intereses que abona: 3 por 100 anual

Dirección Telegráfica: BANMINAS

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

Juan Navarro Dagnino

CAPITAN DE CORBETA

AVILES

PUBLICICISTA DE OBRAS NAUTICAS

El giro-compás (Aguja giroscópica)

Manejo de las cartas marinas inglesas y españolas

Vocabulario marítimo inglés-español y español-inglés

Gran tratado de maniobra de buques "Arte Naval"

Edición española de las tablas de Newton y Pinto

Tratado de navegación "Manual del Oficial de Derrota"

A todo marino, armador, consignatario, etc., le interesa poseer estas obras.

pedidos al autor.

S. A. Depósito de Carbones de Tenerife

GIJÓN

CARBONES

Consignatarios :-: Fletamentos

Agencia de las Compañías Hamburguesas

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



MARCA

REGISTRADA

Lubrificantes MARYLAND

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

Maryland, S. L.

Plaza 6 de Agosto
(esquina a Pelayo)

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



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 calado 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 OLGOMTRA

ESPECIALES PARA AUTOMÓVILES, MÁQUINAS 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: }
» Telefónica: } JOSANBUS

TELEFONO 20-91

Pi y Margall, 35 - 1.º

G I J O N

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

G I J Ó N

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, Motril, 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: BALUESTEROSCO

PLANOS INGLESES (FISHING'S CHARTS) ACOTADOS ESPECIALES PARA PATRONES DE PESCA

PLANO DE PESCA A.—Desde Silleiro a Santa María con los pesqueros de Foudorces de Mira, Ericeira, Faraloes, Seno de Abraham, Risca, Alda, Balatina, Pombal, Mar de laxa, Mar Novo, Sines Vilanova Arrifana, Sardo, San Vicente, Cama da Vaca, Carvoeiro, Lagos, Borda dos Picos, Santa María, etc.—PLANO DE PESCA B.—Desde Espartel a Mazagán con los pesqueros de Arcila, Torres, Tres Santos, Larache, Cabeza de Vaca, Marmora, Kinitra, Salé, Rabat, Casablanca. Arancor, Mazagán, etc.—PLANO DE PESCA C.—Desde Mazagán a Sim con los pesqueros de Kantin, Mogador Sim a Porras, etc.—PLANO DE PESCA F.—Desde Mogador a Ghir con los pesqueros de Sim, Sin Tierra, Mar de N. W. Tefelnech, Oficina, Cabezas, Leonor, Viñeta, Cabeza del Cabo, etc.—PLANO DE PESCA G.—Desde Ghir a Juby (28 o N.) con los pesqueros de los 60 brazos, Ghir, Cabeza del Cobo, Mar de los Calanes, los 100 brazos, Carretera, Santa Cruz, las 30 Millas, Río Mesa, Agula, Fogo, Hill, Nun, La Curva, Juby y Banco la Concepción.—PLANO DE PESCA Ha.—Contiene las Islas Terceras y la situación de un Banco de pesca abundantísima.—PLANO DE PESCA I.—De Juby a Cabo Blanco del Sur con los pesqueros de los Matillos, Sakiet, Bojabor, Barreras, Franceses, Peña Grande, Barbas, Río de Oro. Agüera, etc.

Para pedidos dirigirse al

Capitán, MIGUEL MORALES ALMIÑANA

ISAAC PERAL, 32 - 2.º - CADIZ

Enviándole 100 pesetas por giro postal, importe de cada plano

Minas de Respinedo

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
Id. Avilés 99

VAPORES:
Caruso... 1,3L ; Aida..... 350 Tons.
Lolita ... 40C ; Margarita 270 ;
Africa... 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 LUBRIFICANTES

ACEITES, GRASAS Y EFECTOS NAVALES IMPORTACIÓN DIRECTA

DEPOSITO PARA ASTURIAS:

Vda. de DIEGO MURILLO

Pedro Duro, 2 y Muelle de Fomento G I J Ó N Teléfono 32-14

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 - COMISARIA 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 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, ma 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-
natarlo 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

FABRICAS DE CONERVAS

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

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

Tampa Line

Ocean Steamship Co de New-Orleans, LA.

(Servicio regular entre

puertos del Golfo y España)

Earlley & 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 40 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 TOPSIDE».—Pintura para costados de buques.
«DANBOLINA», «LAGOLINE», Esmalte «SUNLIGHT»,
«UNION JACK», «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 «ODICO» (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:
Ibáñez de Bilbao, 8
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