



AÑO V

GIJÓN 1.º DE JUNIO DE 1934

NÚM. 87

VARADERO DEL FOMENTO

PROPIETARIO: BERNARDO ORTEA

GIJÓN

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES NAVALES

Carro varadero para buques hasta 1.000 toneladas

PRECIOS REDUCIDOS

para las operaciones de subida, bajada y estancia

SOLICITEN TARIFA DE PRECIOS

EFECTOS NAVALES Y LUBRICANTES MONASTERIO (S. A.)

ALMACENISTAS DE EFECTOS NAVALES

IMPORTADORES DE ACEITES
Y GRASAS LUBRIFICANTES

Lubrificantes MONASTERIO Marca (Registrada)

Telegramas y Telefonemas: MONASTERIO

TELÉFONO 27-00 — APARTADO N.º 60

Marqués de San Esteban, n.º 22

GIJON

APARTADO 90

TELÉFONO 24-00

A. PAQUET

TELEG } PAQUET
TELEF } PAQUET

CONSIGNATARIO

MUELLE, 2-4-6 - GIJÓN

AGENTE DE ADUANAS

Compañía Trasmediterránea

C.^{ie} G.^{ie} Transatlantique

PENÍNSULA - AFRICA - CANARIAS

CUBA - MEJICO - ESTADOS UNIDOS

AGENCIA CONSULAR DE FRANCIA

“SHELL”

“FLINTKOTE”

LUBRIFICANTES Y ASFALTOS

ANTICORROSIVO - IMPERMEABILIZANTE - AISLANTE

EMULSIONES “COMPAS” ASFÁLTICAS

LISBOA PORTUGAL

MANUEL LLORET Y BOU

Praça Duque da Terceira, 25-26-27

CONSIGNATARIO de BUQUES (Unico Consignatario español en Portugal)

Agente de la Compañía Transatlántica-Barcelona

Telegramas: “LLORET” - Teléfono 26447 - Apartado 332

“ASTURIAS MARÍTIMA”

TARIFA DE ANUNCIOS POR INSERCIÓN

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



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

Depósitos flotantes y terrestre 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

Vilagarcía de Arosa

Telegramas: PEFFERNANDEZ

(PONTEVEDRA)

SENABRE

CORDELERÍA Y REDES

VÁPORES PESQUEROS

VILLAJOSYA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

TELÉFONOS:

CADIZ: Plocia, 13.

N.º 2734

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

N.º 2724

VILLAJOSYA (Casa Central).

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

CORDELERIAS REUNIDAS, S.A.

Marqués de Valdeiglesias, 5, 2.º
Apartado 375
Teléfono 92930

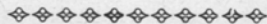
MADRID

Dirección telegráfica:

CORESA

Nuestras especialidades para la pesca:

MALLETAS ABACA :-: MALLETAS ALAMBRADAS
RETENIDAS :-: ARRIZANES :-: CORDELERIA DE TODAS CLASES
HILOS PARA REDES :-: HILOS PARA FLOTADORES



Fabricación mecánica con el más moderno utillaje. — Selección de las fibras apropiadas a cada manufactura para su mayor perfección y rendimiento. El consumo nacional aprecia desde muchos años la calidad de nuestros productos como garantía de su resultado.



FABRICAS:

Andrés Garriga, Barcelona.

Jaime Ribó, Badalona.

Cordelería Domenech Hermanos, S. A., Badalona.

Cordelería Mecánica Pardo Baras, S. A., Barcelona.

Hiladora Illicitana, S. A., Elche.

Hijos de Arrarte, S. L., Santander.



"EL ÁNCORA"

EFFECTOS NAVALES

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

ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

GIJÓN
MUELLE, 30

TELÉFONO 31-38

Dirac. Telg.: ÁNCORA

BANCO MINERO INDUSTRIAL DE ASTURIAS GIJON

CAPITAL: 10.000.000 DE PESETAS

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

Compra-venta de monedas y billetes extranjeros
CAJA DE AHORROS

Intereses que abona: 3 por 100 anual

Dirección Telegráfica: BANMINAS

HIJOS DE CLAUDIO ALVAREZ EFFECTOS NAVALES

Materiales de Construcción

Depositorios del material

para techar PIZARRITA

M. de San Esteban, 7-A **GIJON**

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 84 ♦ Telegráfica: Vega ♦ Teléfono 19-00

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

GUMERSINDO JUNQUERA

GIJÓN - MUSEL

Armador - Consignatario de Buques
Carbones - Fletamentos



VAPORES

TELÉFONO 17-00

APARTADO 176

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

TELEGRAMAS:

JUNSECA

GIJON

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



AÑO V

GIJON 1.º DE JUNIO DE 1934

NÚM. 87

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

SOBRE UN PROYECTO DE LEY

SE VA A REORGANIZAR LA SUBSECRETARÍA DE LA MARINA CIVIL

A propuesta del Ministro de Marina, será presentado a las Cortes un proyecto de Ley reorganizando la Subsecretaría de la Marina civil, cuyo funcionamiento adolece de algunos defectos que se traducen en falta de eficiencia en los servicios, por no existir la coordinación debida entre los organismos centrales, y estar confusas y disminuidas las facultades de las Autoridades de los puertos, según se expone en el preámbulo del proyecto.

En efecto, desde el principio de la creación de la Subsecretaría, en setiembre de 1932, se vienen notando estos defectos de organización, que cada día se hacen más patentes, así como el que exista un exceso de oficinas que complican grandemente el mecanismo de este departamento, por cuyas causas resultan muy complejos sus servicios, lo cual ha de evitarse para que pueda ser eficaz la labor que desarrolle esta nueva dependencia del ministerio de Marina.

En el proyecto de Ley a que aludimos, se tiende a que «la Subsecretaría constituya un Departamento del Estado con organización propia e independiente, sin excepción alguna

de los demás Centros, Autoridades y Organismos del Ministerio a que esté adscrita o que ejerzan sus funciones en el mismo, y se centralizarán en ella cuantos servicios se relacionen con la vida marítima nacional.»

«Bajo la alta dirección del ministro, tendrá a su cargo, con exclusión de toda otra jurisdicción administrativa y gubernativa, el régimen y la administración de la navegación, los servicios marítimos de los puertos, la policía y el sostenimiento del orden público en aguas del mar y a bordo de los buques; los servicios de practicajes, remolque y salvamento; los de faros y señales marítimas; los radiogonómicos que no tengan carácter militar; los de radiocomunicación marítima; los semaforicos; los meteorológicos marítimos; la inscripción y registro de buques; la instrucción previa y dictamen técnico de los procedimientos por naufragios, abordajes, averías y accidentes marítimos de todas clases; la formación profesional de los marinos mercantes y expedición de sus títulos y nombramientos; la organización y vigilancia de sus entidades de previsión; el régimen y gobierno de las Escuelas de la

Marina mercante y de Pesca; la adaptación y reglamentación de las leyes generales de Trabajo y su aplicación a las industrias marítimas y pesqueras a flote; la inscripción de la gente de mar y su reclutamiento para el servicio de la Armada; la pesca marítima; las industrias pesqueras establecidas en la zona marítima y marítimoterrestre; la construcción naval; la inspección técnica de los buques mercantes; el crédito naval; las comunicaciones marítimas y el régimen de protección a la Marina mercante, Pesca marítima y Construcción naval.»

Según este proyecto de Ley, los Delegados y Subdelegados marítimos serán los que únicamente ejercerán autoridad en los puertos y buques cuando precisen la adopción de medidas de orden y policía. La Subsecretaría continuará integrada por cuatro Inspectores generales. Tendrá, también, una Asesoría jurídica. Y como organismo consultivo contará con un Consejo Superior de Servicios Marítimos, que constará de un Pleno y cinco Sesiones.

Contiene también el proyecto, la organización provincial y local. Cuerpo general de servicios marítimos y disposiciones transitorias, todo ello encaminado a reorganizar debidamente la Subsecretaría de la Marina civil.

Francamente, hemos de decir que la labor desarrollada hasta ahora por la Subsecretaría de la Marina civil no ha sido tan fructífera como se esperaba; no porque el alto personal que la constituye carezca de cualidades para su desempeño, puesto que las posee excelentes, pero sí, sin duda, por la falta de coordinación y exceso de organismos, con lo que se

ha demostrado la ineficiencia de la Subsecretaría, de continuar organizada como actualmente.

La Marina civil nacional atraviesa un período de profunda crisis, diezmándose el tonelaje por los frecuentes desguaces de buques que se llevan a efecto, mientras que los astilleros se encuentran cerrados en su mayoría al carecer de construcciones nuevas, originándose con ello una importante crisis de trabajo, que produce inquietud y malestar. Es preciso desarrollar una acertada política marítima de acuerdo con las necesidades nacionales y colocarnos en consonancia con los demás países del mundo, algunos de los cuales ocupan nuestros puestos en los tráficos marítimos, suplantando a la bandera española por otras que poseen flotas más modernas y eficientes.

La creación de la Subsecretaría de la Marina civil no ha sido con el fin de dar entrada a un plantel burocrático que grave aún más el presupuesto nacional; el objeto de la misma es el de estudiar los problemas de las industrias del mar y sus afines, haciendo esta labor con la menor carga posible para el Estado; de ahí que al reorganizarse ahora se haga a base del menor número posible de dependencias y Cuerpos, que además de simplificar la labor reducirán también los gastos que origine la Subsecretaría.

Confiamos que, con el nuevo proyecto de Ley, se subsanen todos aquellos defectos vistos y que dentro de poco tiempo podamos comprobar que la Subsecretaría de la Marina civil produce el fruto que todos esperamos de ella en pro de nuestra marina nacional.

ANTONIO SUARDIAZ VALDÉS

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".....	155 —			



MERCADO DE FLETES

La paralización de órdenes de fletamento adquiere tonos alarmantes en el mercado asturiano, puesto que apenas si se concertaron operaciones durante la segunda quincena de Mayo y, además, la perspectiva es de franco pesimismo, ya que no sólo hay carencia de viajes para buques mayores con destino al Sur y Mediterráneo, sino que también escasean considerablemente los del Cantábrico para los pequeños tonelajes, sin atisbos de una posible reacción en meses próximos.

Produce esta crítica situación un importante aumento de buques disponibles que son ofrecidos con insistencia, antes de determinar su amarre, que, por cierto, no se hará esperar mucho tiempo, pues la escasez de fletes es

cada día más sensible. Por otro lado, hay tendencia manifiesta a la baja de los tipos de fletes que hasta ahora vinieron rigiendo, y tal reducción hará imposible la explotación de los buques, so pena de estar dispuestos los navieros a soportar quebrantos semejantes a los que tuvieron el año pasado.

También se encuentran desanimados los viajes de retorno, hasta tal punto, que algunos buques situados en puertos de Galicia se han visto obligados a retornar en lastre, por no encontrar allí cargamento de madera para minas.

El ambiente que adquiere este mercado no puede ser más pesimista, y predice como han de ser los próximos meses de verano para los buques dedicados al tráfico de carbones.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

San Sebastián . . . — Vp.	400 ts.	Ptas. 11,—	Langreo
Id. »	220 ts.	» 11,—	Norte
Zumaya — »	230 ts.	» 10,—	Id.
Bilbao — »	470 ts.	» 9,—	Id.
Id. — »	180 ts.	» 9,50	Langreo
Santander — »	650 ts.	» 9,—	Id.
Coruña — »	200 ts.	» 10,—	Id.
Id. — »	130 ts.	» 10,—	Id.
Cádiz — »	500 ts.	» 16,50	Norte
Id. — »	1.000 ts.	» 15,—	Langreo
Alicante — »	1.200 ts.	» 14,—	Norte

PRAVIA a

Pasajes — Vp.	200 ts.	Ptas. 13,—
Bilbao — »	800 ts.	» 7,50
Santander — »	1.000 ts.	» 7,—
Coruña — »	800 ts.	» 10,50
Vigo — »	800 ts.	» 12,—
Sevilla — »	2.000 ts.	» 14,50

RETORNOS:

Bilbao-Pravia . . . — Vp.	1.000 ts. mineral	Ptas. 5,—
Bilbao-Coruña . . — »	300 ts. cemento	» 13,—
Corubi6n-Musel . — »	300 ts. pinos	» 9,—

CASIMIRO VELASCO

Telegramas y Telefonemas: **CASIMIRO**

Apartado núm. 67

GIJON

Teléfono 32-00

AGENTES DE LAS LÍNEAS DE NAVEGACIÓN:

NORDDEUTSCHER LLOYD
 LLOYD ROYAL BELGE
 DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT «NEPTUN»
 Wm. H. MULLER & C.º
 THE ISAACS LINE (EN GIJÓN Y BILBAO)
 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

CASA EN BILBAO:

Barroeta Aldamar, 2-1.º

Teléfono 18315

Telegramas: "CASMIR"



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 «Ita» 3.500 tons.
 » «Genoveva F.» 2.500 »
 » «Monehu» 2.300 »
 » «Bodon», de 1.000 »

TELÉFONO núm. 20

Dirección Telefónica y Telefónica: FIERROS
SAN ESTEBAN DE PRAVIA

TALLERES DEL ASTILLERO

SOCIEDAD ANÓNIMA

ASTILLERO (Santander)

MATERIAL PARA FERROCARRILES

Vagones, puentes, grúas, cambios y ensamblamientos de vías, material para señales, etc.

DIQUE SECO

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE BUQUES

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES DE

MÁQUINAS, CALDERAS, ETC.

MAQUINARIA Y MATERIAL PARA OBRAS

PÚBLICAS Y PUERTOS

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: TALLERES

DIRECCIÓN POSTAL: APARTADO N.º 10

ASTILLERO (SANTANDER)

TELÉFONO NÚM. 20

La revalorización de los carbones menudos

Continuamos hoy extractando las conferencias que se dan en el Paraninfo de la Universidad de Oviedo acerca de la revalorización de los carbones menudos, organizadas por la Asociación de Ingenieros Industriales de Asturias y León y la de Minas del Noroeste de España.

LA DE D. LUIS BERMEJO

La conferencia del ilustre doctor en Ciencias D. Luis Bermejo, tercera de las explicadas, fué una de las más importantes, y empezó considerando el petróleo como una excepcional fuente de energía, ocupando en la captación de ésta un lugar preeminente.

Pasa luego a tratar el magno problema de la hidrogenación de los carbones, uno de los mayores progresos alcanzados por la Química orgánica durante los últimos 25 años, tanto en el orden puramente científico como en el técnico-económico, lo que constituye sin duda alguna la conquista de la hidrogenación a presión que nos permite transformar los carbones, los alquitranes, los residuos de la elaboración del petróleo, etc., en aceites ligeros, idóneos para su uso como carburantes de motores.

Con estos antecedentes el ilustre profesor Bermejo plantea, en orden perfecto, los problemas técnicos de la hidrogenación catalítica a presión de carbones, alquitranes y aceites, comenzando por el de la producción de hidrógeno. Y ante la imposibilidad de tratar todas las reacciones que lo dan, se ocupa del aprovechamiento del hidrógeno contenido en los hidrocarburos gaseosos, originados en la gasificación de componentes del alquitrán durante el proceso de hidrogenación del alquitrán de lignito o de hullas y que resulta suficiente para cubrir la exigencia del fenómeno. Este problema, de enorme interés, lo expone

con toda precisión y claridad desde los puntos de vista científico y técnico.

Dedica gran parte de la conferencia al estudio de los catalizadores, y aludiendo a lo que hacen los pueblos más adelantados, afirma que la industria de la obtención del petróleo por hidrogenación del carbón es hoy día la única solución para proporcionarnos el combustible líquido imprescindible para la vida y defensa nacionales sin llevar anejo, como corolario, la necesidad de arruinar la industria del carbón, y que no considera soluciones que por sí solas basten la de economizar la gasolina importada echándole alcohol ni la de destilar pizarras ni esquistos bituminosos.

La conferencia fué ilustrada con varias proyecciones, y el conferenciante fué largamente aplaudido.

LA DE D. JCSÉ MANUEL PERTIERRA

El distinguido Doctor en Ciencias D. José Manuel Pertierra leyó una conferencia acerca de «Cómo se transforma el carbón español en gasolina por hidrogenación», en la que empieza haciendo un elogio de las investigaciones científicas y del estudio de las investigaciones industriales en los laboratorios, pasando luego a examinar las posibilidades de los yacimientos de petróleo actualmente conocidos y de las reservas probables, así como también los cálculos que han permitido llegar a la conclusión de que las reservas mundiales de tan imprescindible materia prima como es el petróleo para la civilización actual, se agotarán dentro de un plazo de diez o veinte años, según el último Congreso Mundial celebrado en Londres.

Habla de los estudios que se han venido llevando a cabo después de la guerra mundial para la obtención del petróleo por medio de la transformación de las hullas o lignitos.

En el Instituto del Carbón de la Universidad de Oviedo se ha venido estudiando desde el año 1928, los tres caminos que permiten efectuar aquella conversión, que son:

Destilación a baja temperatura de los carbones.

Gasificación del cok a gas de agua y síntesis catalizada de este gas para obtener hidrocarburos y alcoholes.

Hydrogenación del carbón a elevadas presiones.

El Sr. Pertierra explicó cómo realiza en el laboratorio de la Universidad de Oviedo las experiencias de conversión de un carbón en petróleo por el método de hydrogenación, señalando que la gasolina obtenida con los carbones asturianos es muy rica en hidrocarburos aromáticos (52 por 100) tales como el benzol y toluol, que confieren a la citada gasolina un elevado valor ya que permiten elevar la compresión en el motor de explosión desde 4 a 7 sin peligro de la detonación y lograr un aumento del 27 por 100 en el rendimiento mecánico del motor.

Mencionó también los ensayos que acerca de la conversión de alquitranes en gasolina realizó don José Tartiere, en Lugoñes, ya en el año 1925.

El Sr. Pertierra llegó a la conclusión de que la instalación en Asturias de una fábrica para la conversión de los carbones menudos en gasolina debe ir acompañada y precedida de la construcción de una pequeña instalación experimental que servirá para realizar los ensayos necesarios a cada carbón, obtención de datos económicos para el estudio financiero de la empresa y a la formación del necesario personal técnico, capataces y obreros.

La conferencia del Sr. Pertierra gustó mucho y fué muy aplaudido y felicitado.

LA DE D. JUAN SAN PEDRO

El ingeniero don Juan San Pedro dió otra interesantísima conferencia del ciclo organizado alrededor de la revalorización de nuestros carbones menudos, desarrollando el tema «La situación de los combustibles líquidos y sólidos actualmente y sus tendencias en el futuro».

Se refirió primero a la situación de los carbones, que tiene dos aspectos, uno falta de capacidad de compra del mercado español y otro el de ser el precio de compra inferior o sensiblemente igual al de coste.

Indica a continuación la competencia que pueden hacer los aceites combustibles fuel-oil, gas-oil, al carbón. Añade que para evitar esa competencia sería necesaria una elevación del precio del fuel-oil y gas-oil puesto que estos dos aceites y sobre todo el último, hacen la competencia al carbón en empleos que son específicos del carbón, como son los de producción de vapor.

A continuación entra a ocuparse de la destilación a baja temperatura desde el punto de vista económico.

Señala primeramente cuáles son los precios a los que podrían venderse los distintos productos de la destilación. Expone luego el balance económico en los casos de obtenerse semidestilados aglomerados semejantes a la antracita, semidestilados aglomerados, pero esponjosos, y semidestilados pulverulentos, de los cuales sólo considera posibles económicamente la obtención de semidestilados antracitoides, y de semidestilados pulvurentos.

Después de tratar de la hydrogenación, indica la manera cómo se han montado estas industrias en el extranjero.

El conferenciante fué justamente aplaudido por el distinguido público que escuchó su brillante lección.

SOCIEDAD ANONIMA DE
Motores DEUTSCHE WERKE
 Dirección: BARCELONA - Provenza, 314

INFORMACIONES DE PUERTOS

Movimiento del de San Esteban de Pravia en 1933

El balance del movimiento portuario de San Esteban de Pravia durante el año pasado, no ha sido para el mismo tan favorable como el de 1932, en el que, a pesar de sentirse ya los efectos de la crisis hullera, consiguió mejorar la cifra de embarques de carbón en 22.000 tons. sobre el año 1931. Sin embargo, en el último ejercicio acusa un descenso de 77.714,21 tons., merma bastante considerable, pero que no es de extrañar se haya producido si tenemos presente la restricción impuesta en las explotaciones mineras de Asturias.

Los embarques de carbón en los tres últimos años, por dicho puerto, han sido los siguientes:

AÑOS	CARBÓN
	EXPORTACIÓN Kilogramos
1931	720.165.000
1932	742.531.850
1933	664.827.640

En las importaciones y exportaciones de mercancías en general hay que consignar también un descenso, que alcanza a 6.522,53 y 202,73 tons. respectivamente. El movimien-

to de estas mercancías ha sido el siguiente en los tres últimos ejercicios:

AÑOS	MERCANCÍAS EN GENERAL	
	EXPORTACIÓN Kilogramos	IMPORTACIÓN Kilogramos
1931 . .	50.754.000	2.072.000
1932 . .	41.177.573	1.268.813
1933 . .	35.655.039	1.066.080

Cierra, pues, su balance de 1933 el puerto de San Esteban de Pravia, con 84.439,26 tons. movidas de menos, que sin duda habrán dejado sentirse notablemente en la vida activa de su tráfico.

Por los puertos de Luarca y Puerto de Vega, afectos a la jurisdicción de la Junta de Obras de San Esteban de Pravia, las exportaciones e importaciones durante 1933, fueron las siguientes:

PUERTOS	IMPORTACIÓN Kilogramos	EXPORTACIÓN Kilogramos
Luarca	7.627.288	10.077.500
P. de Vega.	457.401	1.814.807



Lubrificantes "Atlantic"

NUESTRA FLOTA MERCANTE

Por la Subsecretaría de la Marina Civil se ha puesto especial esmero en la publicación de la «Lista Oficial de Buques» para el corriente año, que acaba de poner en circulación con menos retraso, por cierto, que en anteriores años. No solamente se han introducido en esta última edición datos muy importantes, que hasta ahora se venían omitiendo, sino que también su nuevo formato, con índice, facilita grandemente el manejo, con lo cual puede calificarse de perfecta la publicación que hemos recibido. Con ésta a la vista vamos a permitirnos hacer algunos comentarios de los efectivos de la flota nacional, que, desde luego, no pueden ser halagadores, puesto que harto es sabido que nuestro coeficiente naval desciende por el declive de insignificancia.

En 31 de diciembre de 1933, la flota española se componía de 1.387 buques de motor y vapor representando 1.210.367 tons. y 341 veleros con 36.508; cifras éstas que, sin duda, han sido reducidas en lo que va de año por los desguaces que continuamente se están llevando a efecto. Los buques de vapor y motor inscritos en los últimos cinco años eran los siguientes:

AÑOS	Vapores y motores	Toneladas
1930	1.246	1.169.041
1931	1.276	1.189.655
1932	1.306	1.225.056
1933	1.394	1.238.858
1934	1.387	1.210.367

Durante el año pasado desaparecieron del Registro español 46 buques, con 56.259 toneladas, que fueron bajas por desguace, nau-

fragio y otros accidentes. Se aumentaron 34 buques, representando 24.141 tons., de las que tres cuartas partes corresponden a los barcos siguientes: «Ciudad de Ibiza» y «Ciudad de Tarragona», de la Compañía Trasmediterránea, y «Campeador» y «Campuzano», de la «Camps». Por lo tanto, sufrió la flota nacional una merma de 12 unidades con 31.817 tons., detalle que se hace aún más desolador si se tiene presente que a fines de año había amarrados en distintos puertos del litoral 104 buques (solamente en Bilbao 59) con 290.551 tons., lo que representa el 24 por 100 del efectivo naval español, porcentaje que resulta corto puesto que indudablemente ha habido omisiones en esta estadística de amarres, aparte de que hay bastantes buques que se encuentran en esta situación, pero que con frecuencia vuelven al tráfico para realizar viajes sueltos y volver a la inmovilidad, por lo que no son considerados como amarrados y de ahí que no consten como tal.

Este es uno de los planos que presenta nuestro país, poseedor del tan cacareado extenso litoral marítimo y situación estratégica; pero que para nada sirve por el poco interés que se ha prestado a las cosas del mar.

Otro plano que produce desasosiego es el de la edad de los buques, cuyos datos son los siguientes:

EDADES DE LOS BUQUES	Vapores y motores	TONELADAS
Menores de 10 años.	65	229.848
De 10 a 20 años...	181	447.265
De 20 a 30 años..	53	110.483
De más de 30 años.	212	318.641

¡Más de la mitad de los buques en que flama la bandera española son de veinte a treinta años de edad! Respetables ancianos cuyo desguace se impone en estos tiempos en los que se hace imprescindible la renovación de las flotas, sustituyendo las viejas construcciones con naves modernas, que permitan competir en la lucha comercial que se desarrolla en los tráficos marítimos del mundo. España posee un gran porcentaje de buques antiguos que nos colocan, como nación marítima, en el último lugar de los países del mundo.

El aspecto de nuestra flota no puede ser, pues, más desolador: un exiguo tonelaje comparado con los 3.144 kilómetros de litoral marítimo y una situación geográfica privilegiada; naves ineficientes y antieconómicas; con muchos años sobre sus cuadernas y como *inri* mucho tonelaje amarrado, y, lo que es

peor, el que navega lo hace con grandes dificultades, sufriendo frecuentes pérdidas en su explotación.

Asturias ha pasado a ocupar el quinto puesto de las provincias españolas en importancia de inscripción marítima, superándola Vizcaya, Barcelona, Sevilla y Valencia, esta última con un mínimo de 2.359 tons., arrebatando el cuarto lugar que años anteriores ostentaba Asturias, debido a haberse inscrito en aquella matrícula los buques «Ciudad de Ibiza» y «Ciudad de Tarragona». En 31 de diciembre de 1933 los buques matriculados en esta región mayores de 100 tons., eran 78 con 72.858,36 toneladas.

EL CAPITÁN RECKLESS

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



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



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

Aparte de alguna demanda para embarques de granos, cuyo mercado no está muy activo, en el Plata, aparecen paralizados la mayor parte de los mercados, sobre todo los de retorno. Lo que aparece relativamente mejor situado es el mercado exterior de carbones, cuyos valores se cotizan firmes, en particular para el Báltico y Mediterráneo, debido a la reserva de los armadores.

Los cargadores del Plata se mueven más interesados, sobre todo por cuenta del Continente y los tipos se sostienen bien. Se fletan buques de gran tonelaje, desde Rosario a Amberes a razón de 14/9; hay noticias de otros fletes, 5.400 tons., de Rosario o San Nicolás al Adriático, a 18/. Donde escasea más la demanda es en los embarques diferidos.

En el sector norteamericano no hay actividad entre los cargadores de Montreal, aunque en general se mantienen los tipos de fletes anteriores; los requerimientos de los cargadores de granos son satisfechos en esta sección, principalmente por liners. Se fletó últimamente un buque de 7.000 tons., con chatarra, Golfo de Méjico a Piombino, al tipo de 3,50 \$.

Hay alguna demanda entre los cargadores de azúcar de las indias occidentales. Se han hecho transacciones sobre buques de gran tonelaje para cerrar en junio, un cargamento de de azúcar, Cuba a Marsella, al tipo de 12/, sobre la base de un puerto.

En el sector australiano no se registra ninguna orden y las cotizaciones siguen sin experimentar alteración. La demanda es sobre todo escasa en la Costa de Madrás, embarque de legumbres, soya, debido a la paralización de este importante mercado. Se fleta trigo a granel de Sydney al Mediterráneo, Reino Unido y Continente, a razón de 21/6.

Los mercados del Mediterráneo aparecen paralizados.

CARBONES

Al final de las vacaciones de Pascua y por virtud de éstas, decrecieron los «stocks» en el sector de Gales y aumentaron los buques a la carga en los puertos de Cardiff, Barry y Penarth. Las transacciones no son muchas, sin embargo, los precios en general continúan estacionados. Estos días se ha ultimado el concurso de suministro con los F. C. del Estado, Egipcios, por 297.000 tons. al tipo de 23/5 ½ c. i. f. Alejandría.

En el mercado de Swansea, a pesar de las vacaciones que reducen también los «stocks», es fácil obtener toda clase de granos, excepto las calidades superiores. Es buena la situación de los cortados a máquina; cobles, en las mejores variedades; no así las inferiores, que abundan. Los granos lavados mantienen su buena posición y precios. Los finos se cotizan bien las clases superiores y peor las comunes. Los carbones de vapor tienen limitada actividad y muy lenta las clases de consumo doméstico.

Escasean algunas variedades como las mejores de vapor en el sector de Newcastle, lo mismo para entrega inmediata que diferida. Hay paralización en los Tyne y Durham, variedades mejores. Los menudos Blyth y Tyne, tienen moderada demanda y se ofrecen a anteriores cotizaciones. Los coques mantienen la buena situación a que nos referimos la quincena anterior. Este sector tiene en el Báltico su mejor mercado; es esta una época de favorable salida y se han firmado importantes contratos.

En el sector de Glasgow no hay apenas variación y el mercado exterior no parece muy activo. Las clases de vapor Fife, tienen activa demanda, la galletilla lavada, en cambio, aparece muy irregular y en general abundan los «stocks» de tipos grandes. El mercado interior languidece, como acontece de ordinario en esta época.

HISPANO RADIO MARITIMA

Alcalá, 16 - MADRID

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

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 MARITIMA, MADRID - Alcalá, 16

a sus inspecciones de: Barcelona: Gran Via 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.

Agente en Gijón: DARÍO VEGA ::: Trinidad, 23



Y TIPOS MONOPOLIO

CANIVELL Y FERNÁNDEZ LTDA.

TIPOS ESPECIALES PARA MOTORES

Y MÁQUINAS MARINAS

Oficinas: Humedal, n.º 3
Almacenes: Sanz Crespo

GIJON

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

EL FUTURO DEL CARBÓN Y LA MARINA

No creo que haya razón para perder la esperanza. Las dificultades que el Gobierno nacional ha hallado en su camino, han sido grandes, pero si consideramos las condiciones existentes en todo el mundo, veríamos que el progreso realizado en Inglaterra debía servirnos de estímulo. Tenemos un presupuesto liquidado con superávit merced a una prudente economía y a los sacrificios de nuestro pueblo. Nuestra balanza de comercio registra el siguiente movimiento desfavorable, pero mejorado, como se ve, desde 1931: 104 millones de saldo adverso en 1931, 56 millones del mismo signo en 1932, y sólo 4 millones en 1933, cifra tan exigua que no merece calificarse de desfavorable. Las tarifas aduaneras son la causa de este movimiento positivo, pero en su curso han lesionado a la marina y a otras ramas del tráfico. Y sin embargo, somos la envidia de las otras naciones. La confianza se ha restaurado y es de esperar que nuestro comercio exterior se extienda en vez de contraerse y podamos comerciar con países que muestran vivos deseos de entenderse con nosotros. La mejoría económica es acumulativa como la bola de nieve, y con tal de que halle condiciones favorables, crece y crece sin cesar. La evidencia de que estamos ante una mejoría efectiva es algo definitivo e intangible.

LA POSICIÓN EN EL SUR DE GALES

Esta comarca no se ha beneficiado en la misma extensión que otros puntos del país. Hay, sin embargo, signos claros de que también en Gales vamos venciendo nuestras difi-

cultades. La producción carbonera de Gales fué en 1933 de cerca de 36 millones de toneladas, comparado con un millón menos en el año anterior.

Ha habido, es cierto, una ligera reducción en nuestras exportaciones, excepto en los «bunkers», 16.046,358 toneladas, contra 16.480,131 en el año anterior, es decir unas 400.000 tons. menos; pero en cambio los embarques representaron el 41,07 del total del R. U. contra 40,58 que eran en 1913.

Se cree por mucha gente que nuestro progreso hubiera sido mayor si hubiésemos estado libres de contingentes, precios mínimos, y otras restricciones por el estilo que han obstaculizado nuestro comercio y nuestra libre actividad. Se espera que nuestra posición mejore de tal manera que llegue de nuevo el día en que recibamos satisfechos las medidas de libre cambio, que nos separe de la política de restricciones, de regulaciones, etc. y que podamos volver al mercado a luchar en condiciones de libre concurrencia.

Nadie aspira a que el precio del carbón se rebaje en el interior por virtud de una competencia en el exterior, a expensas de los mineros que tienen derecho a un salario decoroso; pero si las concentraciones de empresas y la eliminación de los exportadores cuyos servicios no se han utilizado, juntamente con el progreso de la técnica y racionalización, han aumentado la cifra productiva a un coste más bajo, no cabe duda que pronto hemos de ver los beneficios de esta política.

En las faenas marítimas, las instalaciones Diesel y las calderas de petróleo han sido ele-

mentos competidores que han estimulado a nuestros técnicos a buscar salidas más remuneradoras al carbón; y en este terreno se han hecho avances notables bajo la presión de la competencia.

LA SITUACIÓN DE LA INDUSTRIA MARÍTIMA

La industria marítima no ha pasado nunca por una depresión tan intensa y tan grave como la actual. La guerra demostró a todos los países marítimos la necesidad indispensable del tonelaje naval en tan crítica situación, y, en consecuencia, surgió en todas partes el criterio de fomentar a toda costa una marina propia para el transporte de mercancías e independencia de su comercio exterior. Pero cuando se vió que nosotros teníamos una experiencia y una eficacia en este género de actividades que nos permitía competir ventajosamente con todos —mientras la competencia se manifestaba individualmente o de compañía a compañía—, se recurrió a la ayuda de los Gobiernos respectivos y así surgieron los subsidios, la preferencia de pabellones, cabotajes, etc. Los armadores de «tramps» lucharon duramente hasta el límite de sus recursos. A fines del año pasado se nombró un comité por la Cámara de Navegación del Reino Unido para examinar la situación. Se comprobó que los buques «tramps» de pabellón inglés eran en número y en tonelaje la mitad de lo que eran en 1914 y que de nuestra reducida flota, cerca de un 20 por ciento estaba amarrado, incapaz de competir con aquellos buques de países que los auxiliaban o que navegaban a precios reducidos.

PÉRDIDA DE PERSONAL CAPACITADO

Es sabido de todos que esta industria ha estado al borde de la bancarrota y que llegaron a pasar de 40.000 los oficiales y marinos en paro forzoso. No debe pasarse por alto las relaciones de aquélla con múltiples actividades costeras dependientes. Estos ramos subor-

dinados a la vida de la industria naval han visto alejarse a los hombres especializados en estos negocios, fletamentos, seguros y todas las complicadas relaciones económicas que se establecen a la sombra de la actividad primordial. Ha sido una pérdida para todo el país, y para Cardiff en particular, que tantas capacidades, conocimientos y experiencia hayan caído en el montón de los desguaces, porque la necesidad les impulsó a deshacerse del tonelaje que estaba bajo su control. Nos olvidamos fácilmente de la tragedia del patrono que llega también al paro forzoso. Contribuye en la mayor proporción a las primas de la Insurance Acts, por la cual no recibe ninguna compensación, y a poco que le soplen malos vientos, se encontrará con el desamparo de todos, mientras su personal, con una menor aportación, hallará auxilio y protección contra las mismas calamidades a que él se ve expuesto.

En 1921 había en Cardiff 122 firmas operando con 423 buques; hoy no llegan a 50, y los buques registrados en el puerto de Cardiff son 172. El Comité que examinó este problema nacional, hizo ciertas recomendaciones y hay la esperanza de que el Gobierno concederá en fecha próxima el subsidio que se requiere para el tonelaje «tramp» o auxilio de alguna manera a esta industria de tan vital importancia para nuestra condición de pueblo insular.

REDUCCIÓN GRADUAL DEL TONELAJE

Entretanto, el tonelaje mundial se reduce, por fortuna, gradualmente, hasta ponerse a la altura del volumen del comercio exterior. Como el estímulo artificial en la construcción de buques se produjo en 1914, hace ahora 20 años, acaso hayamos llegado al momento de que en estos años próximos veamos una actividad anormal en los desguaces para eliminar el número excesivo de buques construídos durante la guerra, lo cual ayudará a reducir el exceso de tonelaje inactivo. La reanudación de las actividades en la industria naval depen-

de de la recuperación del comercio exterior y de la prosperidad de la industria en general, todo ello tan internacional, tan interdependiente, que puede precisarse lo que cada país puede hacer en favor de la deseada normalidad.

Las condiciones en la industria de conservación de buques han sido difíciles, pero actualmente hay tendencia hacia una mayor actividad. Se ha trabajado mucho para hacer atractivos los puertos del canal de Bristol. Las tarifas de los docks secos se han nivelado con las de los demás puertos de la costa del nordeste y otros puntos. Los astilleros de reparaciones han aumentado su eficiencia. Buques de instalaciones Diesel, se les ve visitando nuestros puertos, reparándose y equipándose. La reducción de tarifas y la mayor eficiencia ha incrementado los trabajos, y del éxito de esta política puede juzgarse por el hecho de que la industria emplea hoy 400 hombres más que hace doce meses.

SÍNTOMAS DE REANIMACIÓN COMERCIAL

Las actividades del f. c. Great Western no se ha limitado a Cardiff solamente, con la construcción de su soberbia estación nueva, sino que se extiende a diversos sectores y al mejoramiento y perfección del utensillaje de los docks, y es sabido que los puertos del Sur de Gales son de los mejor equipados de Inglaterra y las cargas en ellos han disminuído.

La profecía es siempre aventurada, pero se ha escrito que «donde falta la previsión los pueblos caminan a la ruina», y lo más necesario es siempre abrirse camino cuando la niebla nos rodea. El éxito consiste en ver más adelante que los demás Hay, estoy convencido, motivos para sentirse de nuevo optimista, al observar los claros síntomas de reanimación comercial que aparecen por todas partes.

M. R. LEIGHTON SEAGER.

(Presidente de la Cámara de Comercio, de Cardiff).

Vda. e Hijos de ARREGUI

DURANGO

Equipos completos de ANCLAS y CADENAS para BUQUES - Unico Probadero de Anclas y Cadenas autoriza-



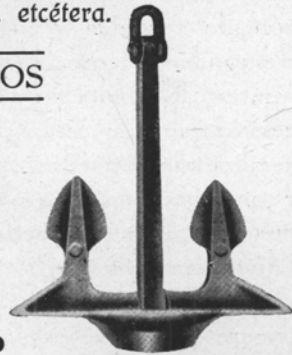
(Vizcaya)

do oficialmente por el LLOYD'S REGISTER-BUREAU VERITAS-MARINA DE GUERRA, etcétera.

EQUIPOS COMPLETOS DE BOYAS PARA PUERTOS



AGENTES DE VENTA:
PRODUCTOS INDUSTRIALES LTDA.



Apartado 179



BILBAO

HISTORIA DEL LLOYD'S

(Continuación).

su única ocupación, y más bien pudiera considerarse como complemento de las operaciones de banca y comercio. Es de notar que en la época a que nos referimos no eran conocidas todavía las Compañías de seguros.

La aceptación dispensada al Café de Lloyd no tardó en poner de relieve una imperiosa necesidad, natural consecuencia, por otra parte, de la prosperidad a que llegó su dueño: la de trasladarse a lugar más céntrico, hacia donde se había desplazado la vida activa de los negocios, y, al efecto, en 1691, Edward Lloyd instaló su establecimiento en Lombard Street, alquilando un local pocos pasos distante de las oficinas del correo central.

Los relatos y grabados de la época dajan formarse una ligera idea del local ocupado el Café de Edward Lloyd, amplio y desmantelado, de piso arenoso y toscas mesas, a cuyo alrededor se apiñan diversos grupos de marinos, traficantes corredores, que discuten sus negocios y las últimas noticias del día, con calor y apasionamiento que no pocas veces sube de tono. El mostrador, a más de estar dedicado al suministro de bebidas, es también buzón de recogida y lugar de entrega de la correspondencia cruzada entre sus asiduos concurrentes. No falta en él, tampoco, material necesario para la escritura de cartas, labor muy generalizada en aquellos lugares frecuentados por personas que, aún ocupando un preeminente lugar en la vida activa de los negocios, no disponían de más sitio para el despacho de sus asuntos que la misma mesa de café. El ambiente que allí se respiraba es de atmósfera pesada, llena de humo, rumores de charlas y

discusiones, interrumpidos de vez en cuando ante la presencia de un mozo o camarero que lee en voz alta una noticia interesante que, seguidamente, acrecienta el ruido de las conversaciones; y mientras tanto, nuestro hombre contempla cómo se eleva el prestigio de su Café y mejora su parroquia, proyecta nuevas reformas y, soñando con un lisonjero porvenir, ignora hasta dónde ha de alcanzar la gloria de su nombre.

Entre las muy variadas transacciones que se conciertan en el Café Lloyd merece destacarse una, por la aceptación que tuvo. Nos referimos a la venta de buques, cargos y otros efectos, mediante subastas *by inch of candle* (por pulgada de vela). Consistía el procedimiento en atravesar con un alfiler un cabo de vela a una altura de una pulgada por debajo de la llama. Hasta que ésta llegaba a tocar el alfiler podían los licitadores hacer pujas, y la última, anterior al momento en que la cera derretida hacía caer sobre la palmatoria o la mesa aquella marca, era la que fijaba el precio del adjudicación del objeto subastado. Otras veces se encendía un cabo de vela de una pulgada, haciendo las pujas mientras no se extinguía la llama. Fácil es imaginarse el barullo de los últimos momentos, cuando el objeto de la subasta era codiciado por diversos compradores, y no faltarían, de fijo, serias discusiones de apreciación sobre quien había hecho la posterior oferta válida.

En 1696, Edward Lloyd toma el acuerdo de reunir en una hoja que publica bajo el nombre *Lloyd's News*, todas aquellas noticias de mayor interés que llegaban a su conocimiento, antecesora del importante diario *Lloyd's*

List, fundado en 1726 y que hoy todavía constituye una de las más importantes publicaciones de este organismo. Pero la vida de aquélla fué bien efímera. Al llegar a su número 76, el día 23 de febrero de 1697, publica una noticia relacionada con una petición hecha al Parlamento por los *Quakers* y, ante la negativa Lloyd para reptificarla, de acuerdo con las indicaciones de la House of Lords, el siguiente número, que debía haber salido el 26 del mismo mes, no vió la luz, encontrando allí la muerte este periódico. De los 76 números publicados, no ha sido posible lograr ejemplares de los siete primeros, pero la Bodleian Biblioteca de Oxford ha completado una colección que comprende desde el número 8 al 76. El primero de éstos ostenta la fecha de 19 de septiembre de 1696.

La historia del Café de Lloyd no revela una identificación del establecimiento con los aseguradores de entonces, sino más bien puede decirse que la especial condición del público que frecuentaba el lugar dió ocasión para que allí acudieran los *underwriters*, como sitio apropiado para extender sus negocios. Los aseguradores, clientes asiduos del Café de Lloyd, pasaron a ser, con el tiempo, los *underwriters*, del Lloyd's.

En 1713 fallece Edward Lloyd, pero su previsión evita, quizá, que el Café hubiera caído en manos inexpertas para continuar la obra que con inauditos trabajos supo iniciar y aún desenvolver. Un mes antes de su muerte había concertado la boda de su hija Handý, del primer matrimonio de los tres que celebró, con William Newton, antiguo camarada suyo, y el cual ya venía ocupándose directamente del negocio, desde hacía algunos años, y así continuó al frente del Café, con el acierto de no alterar el nombre que tan alto prestigio había alcanzado y sin variar el rumbo que su antecesor supo darle.

El nuevo patrón del Café de Lloyd no estaba llamado a disfrutar por mucho tiempo de su importante cargo. En agosto de 1714 fallece sin dejar sucesión, y pocos meses después su viuda contrajo nuevas nupcias con Sa-

muel Sheppard, que continúa con el negocio. De esta forma se llega al año 1720, llamado a presenciar un acontecimiento que marca una nueva era del seguro en general. El Parlamento inglés vota una Ley concediendo el monopolio de seguros a dos Compañías que se crean entonces: London Assurance y Royal Exchange, entidades de glorioso historial, que han llegado a nuestros días. El privilegio en cuestión impedía que cualquiera otra entidad pudiera dedicarse al seguro marítimo, negocio en el cual se había llegado a un grado de especulación que muchas veces rayaba bien en una estafa o en una quiebra. Sin embargo, aquella Ley no prohibía las operaciones de seguro realizadas individualmente. La consecuencia de ello fué que, seguramente sin preverlo el legislador, se diera margen para que los aseguradores que por sí, sin más garantía que la propia, aislada e individual, encontrarán mayor campo de acción, debido a que el negocio absorbido por las dos nuevas Compañías no alcanzaba al que tuvieron que abandonar otras entidades imposibilitadas para operar después de la publicación de esta Ley.

A partir de tal momento se entabla una competencia entre las Compañías favorecidas con el monopolio y los aseguradores individuales. Estos se consideran perjudicados con el establecimiento del monopolio y, por añadidura, se encuentran en la obligación de seguir las normas introducidas por las Compañías, a conceder análogas facilidades, y entre ellas, ciertamente, no sería la menor aquella diferencia de capacidad de suscripción, que pudieran presentar las entidades en volumen superior a la individual de cada *underwriter*. Surge aquí la necesidad de agruparse varios aseguradores para distribuirse un mismo riesgo, pero con el especial cuidado de no vulnerar las disposiciones de la Ley, que pudiera considerar aquel agrupamiento como la constitución de una sociedad. La fórmula que habría de resolver el problema era que cada uno garantizara su parte por sí y no el uno por el otro, principio fundamental del Lloyd's, que refleja fielmente su constitución, y se ha man-

tenido incólume a través de los siglos, aclarado por la definición atribuída a William Farraut: «individualmente somos aseguradores; colectivamente somos... el Lloyd's».

Pronto se dejan sentir unos efectos contrarios a los que en los primeros momentos de actuación del monopolio se presumieron. Las dificultades financieras con que tropezaron las dos Compañías, a raíz de su constitución, contribuyeron también a que los aseguradores

independientes extendieran más aún el radio de sus actividades, momento que coincide con un desplazamiento de la atención de London Assurance y Royal Exchange hacia los ramos de vida e incendios, donde encontraron terreno más apropiado para el desarrollo de sus empresas.

Pasa el Café de Lloyd de un propietario a otro, el nombre de algunos habiendo quedado
(Continuará).

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 traviesa.

HIERROS Y ACEROS laminados en barras de todas clases y formas para el comercio.—VIGUERIA 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



SECCIÓN DE PESCA



ESCASEZ DE PESCA

Fué la quincena pasada, en sus primeros días, de abundantes capturas para las parejas que trabajan al día; pero la clase de pescado que se dió: pancho y chicharro en su mayoría, tuvieron cotizaciones bajas, por lo que el rendimiento obtenido no estuvo en armonía con la cantidad de cajas traídas. Después descendieron considerablemente las capturas, y al finalizar el mes se pescaba con poca suerte. Unicamente se obtuvieron algunas buenas mareas en las playas del Oeste, donde abunda el salmonete y se dá algo la merluza.

De la Estaca, no ha habido más que capturas regulares durante la última quincena.

Son ya pocas las parejas que quedan aquí trabajando, pues las grandes actúan en las costas de Irlanda y Francia, y de las pequeñas han amarrado algunas de ellas, visto el poco rendimiento que tenían las caladas y la proximidad a la costera del bonito, para la que se preparan.

Casi todos los barcos llegados del Grand Sole no han traído cantidad de pescado que cubriese francamente los gastos de su explotación, pues aparte de ser escasa la pesca, fué a base de pescadilla y poca merluza. Solo al terminar el mes hubo una pareja que pescó bien y sacó rendimiento.

Los precios han tenido alternativas de baja y alza, según el pescado que cada día se puso a la venta; pero en general fueron bajos.

Promedio de precios en las ventas de pescado en la Rula de Gijón, desde el 11 al 25 de Mayo de 1934

CLASE DE PESCA	11	12	14	15	16	17	18	19	21	22	23	24	25
Merluza.....	2,14	2,39	2,49	2,29	2,59	2,09	2,20	2,39	2,50	2,35	2,15	2,08	2,09
Pescadilla....	1,48	1,38	1,44	1,45	1,35	1,45	1,19	1,27	1,18	1,23	1,43	1,40	1,30
Besugo.....	0,90	1,09	1,00	1,09	1,19	1,07	1,20	1,05	1,12	1,10	1,12	1,14	1,00
Panchos.....	0,62	0,61	0,62	0,65	0,59	0,56	0,59	0,54	0,49	0,46	0,47	0,60	0,61
Gallos.....	1,00	0,81	0,90	1,00	0,97	0,86	1,00	0,75	0,87	0,90	1,00	0,92	1,00
Congrio.....	1,62	1,70	1,70	2,11	1,89	1,63	1,70	1,41	1,51	1,53	1,46	1,50	1,50
Congria.....	0,63	0,59	1,10	1,50	1,21	0,90	0,69	0,66	1,00	0,90	0,60	0,62	0,57
Rodaballo....	2,00	2,10	2,03	>	2,26	2,22	4,00	1,96	2,22	2,10	>	2,40	>
Barbadas....	0,60	0,85	0,74	0,52	0,66	0,62	0,73	0,59	0,45	0,55	0,58	0,54	0,59
Salmonetes...	1,58	1,59	1,29	1,88	1,59	1,61	2,00	2,00	1,69	1,90	2,00	1,88	1,79
Matute.....	0,44	0,29	0,50	0,44	0,45	0,40	0,31	0,39	0,34	0,32	0,37	0,35	0,37
Pelao.....	0,42	0,50	0,50	0,39	0,50	0,39	0,41	0,49	0,36	0,41	0,42	0,38	0,36
Potas.....	0,45	0,52	0,65	0,60	0,69	0,48	0,18	0,55	0,40	0,37	0,39	0,45	0,53
Chicharros...	0,24	0,40	0,50	0,40	0,37	0,32	0,41	0,36	0,36	0,34	0,39	0,36	0,41
Lenguados...	>	3,28	>	>	4,23	3,60	2,98	2,68	3,46	3,40	>	3,60	>
Abadejo.....	>	1,40	1,50	>	>	1,21	1,29	1,25	1,55	>	1,43	1,58	>
Reyes.....	>	>	0,79	>	>	1,00	>	>	1,67	>	>	>	>
Mero.....	>	>	>	>	>	>	2,30	>	>	>	>	>	>
Gallapotas...	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	0,93

SOCIEDAD ANÓNIMA DE
Motores DEUTSCHE WERKE
 Dirección: BARCELONA - Provenza, 314

Movimiento habido en los turnos para la carga de carbón

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====				
3 Mayo	9 Mayo	Mina Piquera	5.200	Barcelona.
17 íd.	cargando	Norte	3.800	Id.
17 íd.	esperando	Erandio	4.100	Id.
18 íd.	»	Villamanrique	2.350	Alicante.
25 íd.	»	Maruja y Aurora	7.000	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
8 Mayo	16 Mayo	Arantzazu	3 500	Vallcarca.
11 íd.	18 íd.	Ricardo R.	2.100	Barcelona.
14 íd.	cargando	V. Ruiz Senén	5.750	Id.
16 íd.	esperando	Abando	2.600	Vallcarca.
21 íd.	»	R. Alonso R	3.500	Barcelona.
23 íd.	»	Sotón.	1.900	Bilbao.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
8 Mayo	12 Mayo	Monchu	2.300	Mazarrón.
10 íd.	16 íd.	G. Fierros	2.300	Motril.
12 íd.	17 íd.	Llodio	900	Bilbao.
15 íd.	22 íd.	Astur.	1.140	Barcelona.
21 íd.	cargando	Ciaño	2.500	Motril.
21 íd.	esperando	Contraamaestre Casado	1.900	Ferrol.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
4 Mayo	12 Mayo	Iturri-Ripa	400	Bilbao.
7 íd.	14 íd.	Everest	650	Pasajes.
9 íd.	16 íd.	Astillero	480	San Sebastián.
11 íd.	17 íd.	Pepín	550	Santander.
12 íd.	21 íd.	Juan Artaza	580	Pasajes.
15 íd.	24 dí.	Ruda.	480	San Sebastián.
16 íd.	25 dí.	María Santiuste	480	Santander.
18 íd.	cargando	Marta Junquera	620	Id.
19 íd.	esperando	Everest	650	Id.
21 íd.	»	Iturri-Ripa	400	Bilbao.
24 íd.	»	Juan Artaza	580	Pasajes.
24 íd.	»	Alejandro	400	San Sebastián.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
10 Mayo	16 Mayo	Iciar	340	Santander.
12 íd.	15 íd.	M. Carrio.	4.100	Vallcarca.
14 íd.	16 íd.	C. de Zubiria.	4.600	Valencia.
18 íd.	21 íd.	V. de Chávarri	4.600	Tarragona.
19 íd.	21 íd.	Sama.	760	Bilbao.
21 íd.	22 íd.	F. R. San Pedro	3.500	Tarragona.
21 íd.	23 íd.	Hernani	420	San Sebastián.
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
9 Mayo	15 Mayo	Joven Conchita	220	Villagarcía.
9 íd.	14 íd.	Agadir	600	Bilbao.

GIJON

estos puertos desde el 10 al 25 de Mayo de 1934

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
10 Mayo	15 Mayo	Iciar	280	Santander.
12 id.	19 id.	Alejandro	400	Zumaya.
12 id.	19 id.	San Ireneo	600	Corcubión.
14 id.	17 id.	Sotón.	1.900	Bilbao.
14 id.	17 id.	Monte Faro	180	Ferrol.
14 id.	17 id.	José María	500	Coruña.
16 id.	22 id.	Numa	4.000	Barcelona.
16 id.	19 id.	Mont Seny	840	Pasajes.
16 id.	19 id.	Rosita	140	Santander.
16 id.	21 id.	Agadir	600	Bilbao.
17 id.	cargando	Contra maestre Casado	2.100	Ferrol.
17 id.	esperando	Norte.	1.200	Barcelona.
17 id.	21 id.	Capricho	100	Santander.
17 id.	24 id.	Erandio	360	Barcelona.
18 id.	25 id.	Melchuca.	80	Vegadeo.
18 id.	24 id.	Bodón	900	Bilbao.
18 id.	24 id.	Artiba Mendi.	3.700	Sagunto.
19 id.	21 id.	Sama.	260	Bilbao.
21 id.	cargando	Compostela	2.000	Bilbao.
21 id.	»	Ciaño.	2.500	Motril.
21 id.	esperando	R. Alonso R.	1.350	Barcelona.
21 id.	»	Mont Seny	840	Pasajes.

GIJÓN - DARSENA.—F. C. DE LANGREO

5 Mayo	14 Mayo	Lola	240	Santander.
5 id.	14 id.	Rosita	140	Id.
7 id.	15 id.	Vito	180	Bilbao.
7 id.	12 id.	Eduarne	200	Bermeo.
7 id.	14 id.	Dionisia	250	Id.
8 id.	16 id.	Anita	220	San Sebastián.
8 id.	18 id.	Mariavi	340	Santander.
10 id.	18 id.	Zubieta	165	Zumaya.
10 id.	21 id.	Galicia	220	San Sebastián.
10 id.	22 id.	Sotillo	200	Zumaya.
14 id.	25 id.	Ana	300	Pasajes.
14 id.	esperando	Jone Miren	180	Zumaya.
14 id.	25 Mayo	Chacartegui 1	180	Orio.
14 id.	cargando	Ineschu	180	San Sebastián.
14 id.	esperando	San Jorge.	250	Bilbao.
18 id.	»	Begoña 7.	210	San Sebastián.
19 id.	»	Manuel	240	Bilbao.
19 id.	»	Belarmina	130	Coruña.
21 id.	»	Brens.	150	Corcubión.
21 id.	»	Airoso	130	Ferrol.
21 id.	»	Carmen	230	Santander.
21 id.	»	Dionisia	260	Bermeo.
21 id.	»	Eduarne	200	Id.
21 id.	»	Concepción Hevia.	220	Zumaya.
25 id.	»	Mariavi	360	Santander.

A V I L E S

Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la 2.^a decena
de Mayo de 1934

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
2.^a decena de Mayo.				
2 Mayo	11 Mayo	José Navia Osorio	1.660	Castellón-Vinaroz.
9 id.	11 id.	Arnao	147	Requejada.
5 id.	12 id.	Santiago López	3.874	Barcelona.
7 id.	12 id.	Sud	4.463	Valencia.
12 id.	12 id.	Caruso	1.390	Pasajes.
11 id.	12 id.	Asturias	20	Luarca.
12 id.	12 id.	Juanito	4	Camariñas.
13 id.	13 id.	Cabo Tres Forcas.	220	Ferrol.
8 id.	14 id.	Airoso	125	Betanzos.
13 id.	14 id.	Zurriola	301	Alicante.
12 id.	14 id.	Lolina	400	Zumaya.
7 id.	14 id.	Everilda	115	Vigo.
15 id.	15 id.	Aller.	19	Marín.
9 id.	15 id.	Nixni.	81	Pontevedra.
16 id.	16 id.	Arnao	146	Requejada.
12 id.	16 id.	Boal	20	Navia.
12 id.	16 id.	Lola	7	Coruña.
7 id.	17 id.	Luis Caso de los Cobos	1.666	P. Mallorca.
15 id.	18 id.	Inogedo	465	Requejada.
12 id.	19 id.	Claudio	3.717	Melilla-Tarragona.
17 id.	19 id.	Marqués de Chávarri.	4.678	Barcelona.
18 id.	19 id.	Iciar	630	Huelva.
9 id.	19 id.	Ferrolano.	106	Vigo.
19 id.	19 id.	Arnao	7	Bilbao.
18 id.	19 id.	Asturias	1	Luarca.
TOTAL...			24.262	

Manuel G. Morán

EFFECTOS 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 "LLOYD'S" y todo lo concerniente a ferretería naval, de la
casa "Gotseher & 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 Mayo de 1934

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
2.^a decena de Mayo.				
8 Mayo	11 Mayo	Jaime Girona.	2.149	Bilbao.
9 id.	11 id.	Soledad	65	Pasajes.
10 id.	12 id.	Luis Caso de los Cobos	1.712	Alicante.
11 id.	12 id.	M. de Urquijo.	2.531	Bilbao.
10 id.	12 id.	Mariano Benlliure.	165	Ferrol.
6 id.	13 id.	Bodón	284	Pasajes.
13 id.	15 id.	Marta Junquera	600	Santander.
13 id.	15 id.	Nervión	958	Bilbao.
13 id.	15 id.	Aurora	903	Id.
13 id.	16 id.	Margarita	317	Id.
13 id.	16 id.	Lekeitiarra	202	Id.
13 id.	16 id.	Jaime Girona.	1.909	Id.
13 id.	16 id.	Cementos Rezola.	614	San Sebastián.
16 id.	16 id.	El Caudal	1.031	Pasajes.
16 id.	16 id.	Juanes	196	San Sebastián.
14 id.	16 id.	M. de Urquijo.	2.049	Bilbao.
17 id.	18 id.	Jaime Girona.	1.644	Id.
18 id.	19 id.	M. de Urquijo.	1.663	Id.
19 id.	20 id.	Astillero	490	Id.
TOTAL....			19.482	

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 Mayo de 1934

		I. ^a DECENA	2. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.....	Turno 1. ^o	8.419,70	2.097,51
	Id. 2. ^o	6.973,78	5.061,51
	Id. 3. ^o	4.915,88	4.343,95
	Id. 4. ^o	2.153,81	2.631,74
	Grúas chicas.....	259,34	461,06
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.....	Cargaderos.....	23.665,91	23.051,35
	Grúas chicas.....	4.852,81	922,87
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C.	Cargaderos.....	1.213,12	2.590,55
	Muelles.....	422,00	394,00
Totales en las dos decenas.....		52.876,35	41.554,54
AVILÉS.....		33.556,00	24.262,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA.....		18.798,00	19.482,00



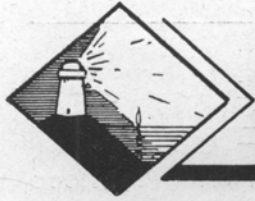
Domicilio social y dirección: **ABBAÑA (Asturias)**

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

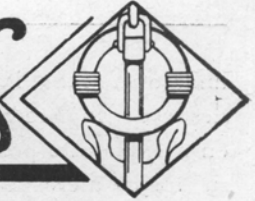
Dirección telegráfica: **FÁBRICA-MIERES**

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

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



INFORMACIONES VARIAS



EL PUERTO DE GIJÓN EN EL PRIMER TRIMESTRE DE 1934

Movimiento de mercancías efectuado durante los meses de enero, febrero y marzo del año de 1934.

EXPORTACION (excepto carbón)

	Navegación de primera Tons.	Navegación de segunda Tons.	Navegación de tercera Tons.
Enero.....	4.530.990	8.290.599	54.662
Febrero.....	4.923.621	136.825	7.000
Marzo.....	4.628.678	2.150.683	40.000
TOTALES...	14.083.289	10.578.107	101.662

IMPORTACION

	Navegación de primera Tons.	Navegación de segunda Tons.	Navegación de tercera Tons.
Enero.....	18.277.321	5.421.950	282.825
Febrero.....	24.914.426	6.155.615	1.101.548
Marzo.....	15.296.350	3.217.698	458.701
TOTALES...	58.488.097	14.795.263	1.843.074

EXPORTACION DE CARBON

	PRIMERA Tons.	SEGUNDA Tons.
Enero.....	164.468.180	356.650
Febrero.....	130.883.560	'
Marzo.....	156.753.890	195.670
TOTALES.....	452.105.630	552.320

Total de tons. embarcadas.....	24.763.058
Id. > > de carbón embarcadas	452.657.950
Id. > > desembarcadas.....	75.126.434
TOTAL GENERAL....	552.547.442

EL PUERTO DE SEVILLA

El presidente de la Junta de Obras de la Ría de Guadalquivir y Puerto de Sevilla, ha tenido la atención de remitirnos un ejemplar del libro que acaba de editar «Resumen de Importación y Exportación y movimiento general de mercancías, embarcaciones y trenes», en el año 1933.

Según este resumen, en dicho año las importaciones fueron de 394.351.016 kilos y de 325.128.641 las exportaciones, que comparado con el anterior ejercicio hubo 77.409.396 kilogramos menos de movimiento.

Agradecemos a dicho señor presidente, D. Francisco Clavero Rodríguez, el envío del citado ejemplar.

LA INSPECCIÓN GENERAL DE PESCA

La «Gaceta» del día 23 de mayo publica un decreto autorizando al Presidente del Consejo de Ministros para que presente a las Cortes un proyecto de ley adscribiendo al Instituto Español de Oceanografía al Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes y reorganizando la Tercera Sección de la Inspección General de Pesca de la Subsecretaría de la Marina Civil.

APLAZAMIENTO, TAL VEZ FRA-

CASO, DE LA CONFERENCIA

CARBONERA ANGLO-POLACA ::

Hace algunos días se reunieron en Londres los delegados polacos de los intereses carboneros de Polonia, que habían sido invitados por las empresas mineras inglesas.

Se trata de llegar a una redistribución de mercados para suavizar la enconada competencia que estos países sostienen en casi todos los mercados del mundo.

La Conferencia tropezó desde el principio con grandes dificultades, no fué posible llegar a acuerdo práctico ninguno y hubo de aplazarse. Los polacos pretendían que se les dejase abierta la expansión por el Mediterráneo. Italia, por ejemplo, donde está desplazando a los demás competidores y a Inglaterra mismo, a cambio de ceder de la misma forma en el Báltico, donde Inglaterra se ha introducido.

La proposición de Polonia era demasiado

unilateral. Los intereses carboneros del nordeste de Inglaterra no tendrán inconveniente en aceptar esta propuesta, porque ellos tienen su mejor mercado en el Báltico que Polonia se compromete a respetar; pero en cambio, Gales, lo tiene en Italia y de ahí que se oponga a una solución sobre esta base.

Otra dificultad que invalida todo acuerdo, es la fragilidad de las obligaciones que puedan contraerse. La «Coal Mines Act» que regula la industria carbonera en el interior, se está burlando constantemente.

LOS IMPUESTOS SOBRE LOS COMBUSTIBLES LÍQUIDOS EN INGLATERRA —

En los nuevos Presupuestos británicos aparece una partida que tiene un interés extraordinario para la industria carbonera de Inglaterra y por ende para aquellos países como España que se hallan, salvada la distancia en cifras de producción, en una situación análoga.

Se trata de un derecho sobre los hidrocarburos líquidos importados, que se destinará al desarrollo de la industria de transformación de los carbones en combustibles líquidos, con cuyo objeto la Imperial Chemical Industries ha presentado un vasto programa de petrolización de los carbones mediante un proceso de hidrogenación; la Low Temperature Carbonisation, está incrementando también sus trabajos. Todo esto hace suponer a los técnicos que para el año próximo, la nueva industria de aprovechamiento de los carbones alcanzará en Inglaterra un extraordinario desarrollo.

DECRECE EL CONSUMO DE CARBONES INGLESES EN ITALIA —

El año pasado Italia importó 8.791.000 tons. de carbones, o sean 774.000 más que en 1932. La cifra de Inglaterra bajó en 328 mil tons., a 4.746.000; pero en cambio, la de casi todos los demás países que exportan carbón a Italia, aumentó en proporciones considerables. Alemania exportó 2.227.000 tons. un aumento de 768.000 tons.; Polonia, 649 mil tons., aumentó en 152.000; Rusia, 577 mil, aumentó en 119.000 tons., Holanda, 96.000 tons., aumentó en 40 mil tons., y Turquía, 72.000, aumentó en 26 mil tons.

EL TONELAJE NORUEGO AMARRADO. SÓLAMENTE 7 «TANKS» INACTIVOS

Disminuye el tonelaje amarrado en Suecia y disminuye también en Noruega, por lo que respecta al mes de abril. Los datos estadísticos que acaba de publicar la Asociación de Armadores noruegos, evidencia este resultado.

Los amarrados en 1.º de mayo eran 178 buques, por 587.325 tons. peso muerto; un mes antes estas cifras eran 188 y 660.594 tons. respectivamente. Los tankers eran en los mismos meses, 9, por 82.000 y 7, por 61.820 tons. respectivamente. Desde 1.º de mayo ha sido recomisionado un número considerable de buques madereros y en 9 de mayo la flota amarrada había bajado a 153 buques, por 538.550 tons. De 1.º de abril a 9 de mayo, la reducción, fué, pues, de no menos de 35 buques.

MUTUA DE SEGUROS DE LA FEDERACION ESPAÑOLA DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA

Marqués de Cubas, 25. - MADRID

APROBADA POR REAL ORDEN DE 18 DE NOVIEMBRE DE 1928

SEGURO DE BUQUES

La Mutua asume los riesgos de pérdida total, abandono, gastos de salvamento y 3/4 recursos de tercero.

Capitales asegurados: 33.686.860 PESETAS.
Siniestros pagados: 1.900.336,45 PESETAS.

Seguro de accidentes del trabajo y de mar

La Mutua asegura todos los riesgos que autoriza la vigente Ley de Accidentes del trabajo, y los riesgos de accidentes de mar.

Capitales asegurados: 7.740.204 PESETAS.

CIFRAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1933

DELEGACIONES EN TODOS LOS PUERTOS

Autorizado por la Inspección de Seguros y Ahorro en 8 de mayo de 1933



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



LOS RECONOCIMIENTOS DE MATERIAL NÁUTICO

Ilmo. Sr.: A propuesta de la Inspección general de Navegación y con el fin de evitar dudas en la práctica de los reconocimientos de material náutico, así como en la forma de distribuir los ingresos que por este concepto tengan las Delegaciones Marítimas y Subdelegaciones,

Este Ministerio ha resuelto dictar las normas siguientes:

1.^a Los reconocimientos de material náutico se efectuarán en cada puerto por turno riguroso entre todos los funcionarios del Cuerpo general de Servicios Marítimos de la Delegación o subdelegación correspondiente, a excepción del Delegado marítimo.

2.^a Los ingresos que por este concepto tenga cada Dependencia se distribuirán por partes iguales entre todos los funcionarios de la misma pertenecientes al Cuerpo general de Servicios Marítimos

incluso el Delegado. Por tanto, se advierte a las Autoridades marítimas citadas que en lo sucesivo han de atenerse a las preinsertas normas para la práctica y distribución de estos reconocimientos e ingresos que motiven.

Madrid, 16 de mayo de 1934.

LA VEDA PARA LA LANGOSTA

Ilmo. Sr.: En virtud de expediente instruido al efecto por la Subsecretaría de la Marina civil,

Este Ministerio, de acuerdo con lo informado por la misma, ha tenido a bien disponer quede unificada la época de veda para la langosta en toda la región Noroeste, que empezará en 1.^o de septiembre y terminará en 31 de Marzo.

Madrid, 16 de mayo de 1934.

DISPONIENDO QUE LOS
NAVIEROS CONCEDAN
PERMISO AL PERSONAL NÁUTICO QUE
QUIERAN CONCURRIR
A EXÁMENES :-: :-:

Ilmo. Sr.: Con objeto de que el personal profesional de la Marina mer-

Muñuzuri, Lefranc
Ripolin. 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




cante pueda concurrir sin grandes perjuicios a los exámenes que periódicamente se celebran para la obtención de los títulos y nombramientos correspondientes a las distintas clases del personal náutico y de Maquinistas,

Este Ministerio, de acuerdo con lo propuesto por esta Subsecretaría, ha tenido a bien

disponer que los navieros o armadores vendrán obligados a conceder permiso, sin disfrute de haber, pero con derecho a ser repuesto en sus cargos una vez examinado, al personal de referencia, siempre que dicho permiso sea solicitado con un mes de antelación a la fecha en que haya de tener lugar el desembarco consiguiente al mismo.

S. A. Depósito de Carbones de Tenerife

— GIJÓN —
CARBONES

Consignatarios :-: Fletamentos

Agencia de las Compañías Hamburguesas

(Servicio directo a CUBA y MEXICO)

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



(Marca de Fábrica)

PINTURAS VEAR (S. L.)

FÁBRICA DE BARNICES, ESMALTES, PINTURAS PREPARADAS Y EN PASTA

ESPECIALIDADES PARA LA MARINA:

PATENTES «ÁNCORA» PARA BUQUES DE HIERRO Y MADERA, BOOTTO PING, ESMALTINA (especial para camarotes), MINIO LÍQUIDO ESPECIAL (no se endurece), PINTURA ALUMINIO PARA CHIMENEAS (resistente al calor), OBRAMUERTA, BODEGAS y CARBONERAS, CÁMARAS FRIGORÍFICAS, BARNICES PARA YATES y PUENTES, SECANTES, ETC.

FÁBRICAS Y OFICINAS

San Francisco, 15-17

(HUMEDAL)

GIJÓN

TELÉFONO 33-46

APARTADO 220

Dirección Telegráfica: VEAR

Baquera, Kusche & Martín, S. A.

(Casa fundada en 1847)

Consignatarios de Buques - Agentes de Aduanas y Transitarios

Casa central en Málaga - Sueursales en:

Alicante - Barcelona - Cádiz - Ceuta - Córdoba - Madrid - Palma de Mallorca - Port-Bou - Sevilla y Valencia.

Dirección { telegráfica } BAKUMAR
 { telefónica }

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

SANCHEZ RUIZ & FERRER

SEGUROS Y REASEGUROS

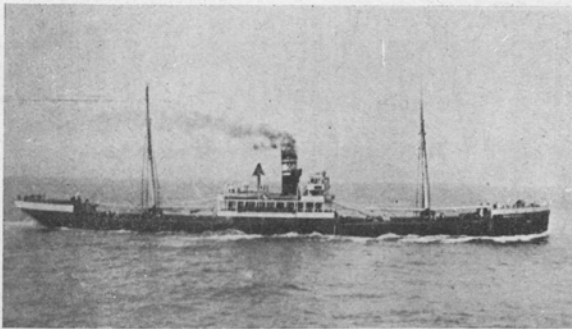
FLETAMENTOS :: COMPRA-VENTA DE BUQUES

Telegramas }
Telefonemas } RUSANCO
TELEFONO 11.354
APARTADO 145

CLAVES } A. B. C. 5.ª EDICIÓN
PARTICULAR

MADRID

Peligros, 9



JOAQUIN VELASCO

LANGREO, 2

GIJÓN

MINAS DE COTO DEL MUSEL
CARBONES PARA GAS

VAPORES:



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

GRANDES TALLERES MECÁNICOS

GARCIA Y CANGA (LTDA.)

Talleres y Oficinas: Calle de la Sierra :: Teléfono automático 3126

GIJÓN

CONSTRUCCIONES METÁLICAS

Se hacen toda clase de reparaciones de buques.

Talleres de Ajuste, Calderería y Forja- Montaje de transmisiones - Soldadura Autógena y Eléctrica.

Construcción y reparación de toda clase de Máquinas y Calderas

FUNDICIÓN de METALES

GUARDACABOS de TODAS las MEDIDAS

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

DOMINGO MUMBRÚ

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS
BARCELONA

Telegramas } DOBRÚ
Telefonemas }

VIA LAYETANA, n.º 12 - 1.º
Teléfono núm. 13327



La Unión y El Fénix Español

(Compañía de Seguros)

MARÍTIMOS - Buques - Fletes - Desembolsos - Mercancías - Incendios - Vida
Valores - Accidentes del Trabajo y Mar (tripulaciones industrias, etc.) - Acci-
dentes individuales - Responsabilidad Civil - Robo - Explotación - Saqueo - Pillaje, etc., etc.

Representantes en Gijón (Asturias):

LUIS DEL CAMPO VALDÉS-HEVIA CLAUDIO FERNANDEZ y FERNANDEZ

COMISARIATO DE AVERIAS

Oficina: Libertad; 49

Teléfono 2938

Particular 1496

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

PLANOS DE PESCA.—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, Sardoal, 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, Marmarah, 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 a

D. Miguel Morales Almiñana

Capitán de la Marina Mercante

Lista de correos - CADIZ

Enviándole por giro postal o telegráfico 75 ptas.

Juan Navarro Dagnino

Subdelegado de Pesca

en La Coruña

PUBLICISTA 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.

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

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

Minas de Respinedo

JESUS FERNANDEZ

OFICINAS:

Marqués de San Esteban, número 2

GIJÓN

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

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 } Telefonemas }	ANGELVAREZ	APARTADO NÚM. 31
	Oficinas: AVILÉS	72
	Id. San Juan de Nieva	3
	Particular	99

VAPORES:		
Caruse... 1.350 Tons.	Aida.....	350 Tons.
Lolina... 400	Margarita.	270
	Africana..	150

ELECTRO-SOLDADORA ASTURIANA

Director: D. PEDRO SABANDO

SOLDADURA ELÉCTRICA

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

Tren flotante :- Lancha «Electra»

Tren terrestre transportable

Oficinas: Covadonga, 24, bajo

TELÉFONO 1743

Dirección telegráfica: JAENICKE

G I J Ó N

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

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

— G I J Ó N —

(Próximos al puerto del Musel)

Teléfono 34-44

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

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, cabrías,
barcazas, gasolinos y botes.

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

Fundiciones de hierro, bronce, acero moldeado y aceros especiales.

Fabricación de tornillos, tuercas y remaches.

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

Dirección postal, Apartado 13 - Bilbao

Dirección telegráfica, Euskalduna - Bilbao

GASCUE Y CRUZ

San Sebastián y Pasajes

Consignatarios

Carbones

Fletamentos

AGENTES COMERCIALES

DE LA

Sdad. Metalúrgica Duro-Felguera

Dirección Telegráfica y Telefónica:

GASCUECRUZ

Teléfono... 10.435.— San Sebastián

> ... 5.149.— Pasajes

Jesús García Castillo

Armador y Consig-
nataria de buques



Fletamentos



Agente de la Compañía
Naviera

SOTA y AZNAR

Telegráficas: JESUSGARCIA

Teléfono 2484

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

NETOL

LIMPIA METALES SUPREMO

VENTA EN DROGUERIAS
FERRETERIAS Y EFECTOS NAVALES

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 80 por 100 de la flota mundial emplea esta patente.

«NAVY BRAND».—Composición muy fuerte para el mismo uso y adecuada para navegaciones entre puertos 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.

«BLUES» y «OP-SIDE».—Pintura para costados de buques.

«DIPLOMAT» y «LAGOLINE». Esmalte «SUNLIGHT»,

«LAGOMAT», «ESMALTES PARA JUGUETES»,

«PINTURAS PARA PAREDES» Y BARNICES SECADO AL AIRE

«LIMPIE Y A LA ESTUFA», «BEDSTEAD PAINT»

(pintura para camas), «FURNITURE VARNISH»,

«FURNITURE» ENAMEL» (barniz y esmalte espe-

ciales para muebles), «MOTOR PAINT», Pinturas

Decorativas «LAGOMAT», Pintura al agua «ODI-

CO» (resistentes colores permanentes), Esmaltes y

Barnices «INTERLAC» a la nitrocelulosa y demás

productos nitrocelulósicos, «INTERPAST» A. y B.

Todas las pinturas fabricadas «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 MAS BARATAS.

Oficinas

Mañez de Bilbao

BILBAO

en todos los puertos del MUNDO po-

drámos suministrar nuestras patentes

en todos los principales puertos. Hacemos depósitos, además, en

las principales poblaciones de España

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