



AÑO V

GIJON 1.º DE JULIO DE 1934

NÚM. 89

CORDELERIAS REUNIDAS, S.A.

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

MADRID

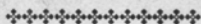
Dirección telegráfica:
CORESA

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.

EFFECTOS NAVALES Y LUBRICANTES MONASTERIO (S. A.)

ALMACENISTAS DE EFFECTOS 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.º G.º 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)

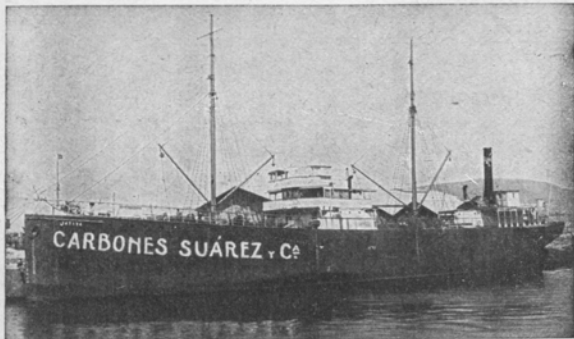
Agente de la Compañía Transatlántica-Barcelona

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. {	Contratos por un semestre . 10 %
		Cuarto plana... 20 id.			Contratos por un año 25 %
Cubierta interior...	{	Plana completa. 50 ptas.		Los anuncios en texto no tienen descuento.	
		Media plana ... 30 id.		Suscripción por un año a la Revista... 25 ptas.	
		Cuarto plana. . . 15 id.			Id. por un semestre 13 id.
Demás hojas.....	{	Plana completa. 40 ptas.		Los anunciantes recibirán la Revista gratis.	
		Media plana ... 22 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
 VAPORES PESQUEROS

VILLAJYOSA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

TELÉFONOS:

CADIZ: Plocía, 13.

N.º 2734

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

N.º 2724

VILLAJYOSA (Casa Central).

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

VARADERO del FOMENTO

Propietario: BERNARDO ORTEA

GIJON

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES NAVALES

Carro varadero para buques hasta 1.000 toneladas

PRECIOS REDUCIDOS PARA LAS OPERACIONES DE SUBIDA, BAJADA Y ESTANCIA

SOLICITASE TARIFA DE PRECIOS

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 Ma-
 llorca - Port-Bou - Sevilla y Valencia.

Dirección { telegráfica } BAKUMAR
 { telefónica }



"EL ÁNCORA"

EFEKTOS NAVALES

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

ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

GIJÓN

MUELLE, 30

TELÉFONO 31-38

Direc. Telg.: ÁNCORA

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

HIJOS DE CLAUDIO ALVAREZ

EFEKTOS NAVALES

Materiales de Construcción

Depositorios del material

para techar PIZARRITA

M. de San Esteban, 7-A **GIJÓN**

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

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 JULIO DE 1934

NÚM. 89

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

TERMINA EL CICLO DE CONFERENCIAS

La revalorización de los carbones menudos

El día 25 de junio último se dió por terminado el ciclo de conferencias que se vinieron celebrando en el Paraninfo de la Universidad de Oviedo acerca de la revalorización de los carbones, organizadas por las Asociaciones de Ingenieros de Minas del Norte y del Noroeste de España con la cooperación del Instituto del Carbón que en dicha Universidad funciona, presidiendo los directores generales de Minas e Industrias, Sres. Saenz de Santamaría y Vila Coro, respectivamente.

El ingeniero químico D. Antonio Mora disertó acerca del tema «Nuevas orientaciones en la utilización de los combustibles» haciendo un interesante estudio sobre la posibilidad de convertir los carbones en petróleos. A continuación, y para leer las conclusiones del ciclo, usó de la palabra el culto ingeniero don Eustaquio Miranda, que comenzó ensalzando el importante discurso del Sr. Mora, entendiendo, por otra parte, que frente a su pesimismo con respecto a los resultados de la hi-

drogenización del carbón cabe oponer las palabras del Sr. Patac, quien estima que en el asunto se puede perfectamente participar de un optimismo racional y sensato. Expuso también el Sr. Miranda con gran acierto los aspectos económicos y sociales de la industria, problemas estos que impiden su desarrollo normal y que urge resolver.

Pasó después a glosar la orientación y el sentido de las conferencias que se han venido celebrando y leyó las conclusiones del Ciclo, que son extensísimas y que resumen técnicamente las aspiraciones de las entidades organizadoras y las enseñanzas que se desprenden para desenvolvimiento de la industria y obtención de los combustibles líquidos.

El director general de Industrias, Sr. Vila Coro, agradeció las atenciones recibidas y terminó diciendo que en breve aparecerá en la «Gaceta» una disposición referente a la conversión del carbón en combustible líquido. El Sr. Saenz de Santamaría, habló a continua-

ción para suscribir las palabras del Sr. Vila Coro.

Gran entusiasmo despertó desde un principio el Ciclo de conferencias sobre «la revalorización de los carbones menudos», siendo ya hora de que en España se realizase alguna labor en este sentido, puesto que así lo requiere esta industria visto la grave crisis que atraviesa, por la cual su producción se ve menguada actualmente en un millón de toneladas y las ventas también han descendido a otro millón de toneladas. Por otra parte, las importaciones de carbón extranjero han quedado reducidas a un millón de toneladas, cuando normalmente eran de dos millones.

Confiemos, pues, en que las promesas del Sr. Vila Coro sean en breve un hecho y que el Gobierno actual, único que ha acometido con especial interés los problemas de la industria hullera, lleve a efecto las medidas que se requieren para normalizarla. Y a este fin que se tomen en consideración por los Poderes públicos las conclusiones aprobadas en el repetido Ciclo, que pueden resumirse así:

Crear un organismo por todos los elementos productores y consumidores el cual será encargado de revalorizar los carbones, bien desde el punto de vista de su realización como combustibles sólidos, o bien después de haber

sido convertidos en combustibles líquidos.

Nombrar una comisión que gestione del Estado el apoyo necesario a fin de crear una fábrica donde pueda llevarse a la práctica la hidrogenación de los carbones, a la cual pudieran prestar también su apoyo aquellas entidades interesadas en el problema.

Designar un Comité que bien pudiera estar formado en parte por los ingenieros y demás personas que colaboraron en el Cursillo, los cuales prestarán sus conocimientos técnicos en la materia.

En fin, el Ciclo de conferencias celebrado sobre la Revalorización de los Carbones ha revestido gran importancia y ha sido un verdadero acierto la labor desarrollada en el mismo, ya que los profesores e ingenieros que tomaron parte en él, han sabido exponer los problemas que tiene sobre sí la más importante actividad asturiana y divulgado enseñanzas sobre su desarrollo, dignas de ser tomadas en consideración.

Sólo resta que esta semilla haya caído en campo fértil para que dé el fruto apetecido y, que aparte de la protección e interés que ponga el Gobierno para que la riqueza hullera vuelva a tener el incremento necesario, que por las empresas mineras y las industrias consumidoras, especialmente, pongan también lo suyo para completar la labor que se intenta realizar.

ANTONIO SUARDIAZ VALDÉS

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



Continúa este mercado con la misma paralización de órdenes que reseñamos en la quincena pasada, y sin que se vislumbre una posible reanimación, lo que hace aumentar el pesimismo de los navieros que acuden con sus buques a este tráfico.

Abunda en todo momento el tonelaje disponible, el cual se ofrece con insistencia para todas las direcciones. Los tipos de flete fijados en las pocas operaciones que se llevaron a efecto, son lo suficientemente bajos para no producir utilidad a los armadores y sí la seguridad de quebrantos en sus intereses por bien que resulten los viajes.

La desanimación del mercado, aunque es más intensa para los buques de mayor porte, que suelen concertar los viajes para el Sur y Mediterráneo, también lo es para los de pe-

queño tonelaje con dirección a los puertos del Cantábrico. Algunos barcos han estado esperando aquí bastantes días antes de conseguir su colocación y otros, desesperanzados sus armadores de encontrar viajes apropiados han salido vacíos para acudir a otros mercados donde, por cierto, la crisis es semejante a la de este sector.

Los viajes de retorno, por los reducidos tipos de flete que se cotizan y, aún más, la escasez de cargamentos, no merecen ser considerados.

Cada día se hacen más patentes las medidas de amarre que imprescindible habrá que adoptar, si el mercado continúa durante todo el verano con los mismos tonos de paralización que actualmente le dominan y que impiden la normal colocación del tonelaje que frecuenta estos puertos.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

Pasajes	— Vp.	600 ts.	Ptas. 13,—	Norte
San Sebastián	»	400 ts.	» 10,50	Langreo
Zumaya	»	180 ts.	» 11,25	Id.
Bilbao	»	220 ts.	» 10,25	Id.
Castro-Urdiales	»	160 ts.	» 10,50	Norte.
Colindres	»	160 ts.	» 10,—	Langreo
Coruña	»	150 ts.	» 10,—	Norte

Vigo	— Vp.	300 ts.	Ptas. 12,50	Norte
Villagarcía	»	220 ts.	» 12,50	Langreo
Huelva	»	1.000 ts.	» 14,—	Norte
Vinaroz	»	2.300 ts.	» 14,50	Langreo

RETORNOS:

Fontán-Musel	— Vp.	500 ts.	pinos	Ptas. 10,—
Bilbao-Musel	»	1.000 ts.	mineral	» 5,—
Cádiz-Galicia	»	1.000 ts.	sal	» 15,—

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 Telegráfica y Telefónica: FIERROS

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

TALLERES DEL ASTILLERO

SOCIEDAD ANÓNIMA

ASTILLERO (Santander)

MATERIAL PARA FERROCARRILES

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

DIQUE SECO

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE BUQUES

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES DE MÁQUINAS, CALDERAS, ETC.

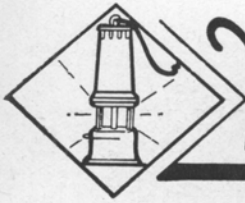
MAQUINARIA Y MATERIAL PARA OBRAS PÚBLICAS Y PUERTOS

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: TALLERES

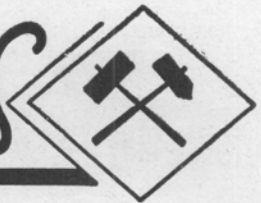
DIRECCIÓN POSTAL: APARTADO N.º 10

ASTILLERO (SANTANDER)

TELÉFONO NÚM. 20



MERCADO DE CARBONES



La situación de este mercado durante la segunda quincena de junio ha sido semejante a la primera de dicho mes: torpe desenvolvimiento por las dificultades que hay para normalizar la colocación de carbones y reiterados deseos de las empresas hulleras para deshacerse de la producción, que en muchos casos han de depositar en boca mina. Por el momento, hay más facilidad para la salida de cribados, galletas y granzas y se hace más difícil la venta de menudos; no es, sin embargo, que la demanda de las primeras clases revista más actividad que los requerimientos que tiene la segunda, sino que la producción de menudos es proporcionalmente bastante superior a la de granos, como ya es sabido.

Durante la pasada quincena continuaron en paro todas las minas de la cuenca de Langreo, pudiendo resolverse el conflicto en los últimos días del mes. Como consecuencia de esto, se paralizaron bastante los embarques de carbón y muchos buques hubieron de sufrir importantes demoras en el despacho.

Los cargues por estos puertos durante la segunda decena de junio fueron los siguientes: Gijón-Musel 43.496; Avilés 31.146;

y San Esteban de Pravia 14.190 toneladas. Por el Ministerio de Industria y Comercio se ha dictado una disposición por la que se obliga a consumir carbón nacional a todos los Establecimientos y Centros oficiales y toda clase de Centros que directa o indirectamente perciban subvención del Estado. También se acordó por la Comisión de Industria la forma que se distribuirá el crédito extraordinario de 14 millones de pesetas para auxilio a las empresas mineras.

Debido a la elevación de tarifas ferroviarias, recientemente impuesta, la Dirección general de Minas y Combustibles ha acordado revisar los precios de ventas de los carbones asturianos franco bordo y determinar sobre los gastos de transporte de mina a puerto, disponiendo que este quede cifrado en 8,47 pesetas por tonelada. Por lo tanto los precios oficiales vigentes han quedado establecidos así:

	Sobre vagón	Franco bordo
Cribado y galleta	49,90 ptas.	58,37 ptas.
Granza	40,90 »	49,37 »
Menudo	36,30 »	44,77 »
Briqueta	61,25 »	69,72 »

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

DOS DISPOSICIONES INTERESANTES DEL MINISTERIO DE INDUSTRIA

A continuación publicamos dos órdenes del Ministerio de Industria, la primera referente a la obligación que tienen determinados Centros o industrias de consumir carbón nacional y la otra relativa a la forma en que la Comisión correspondiente acordó el reparto de los catorce millones con que se subvenciona a la industria carbonera.

Dicen así ambas disposiciones:

Ilmo. Sr.: El régimen de la Economía del carbón, establecido por Decreto de 6 de agosto de 1927 y ratificado en 14 de octubre de 1931 reconoce la conveniencia y aún la necesidad en casos expresos de que las industrias españolas puedan reservar una parte de su consumo al carbón extranjero. Para ello dispone que se determinen los coeficientes de tolerancia para el consumo de las industrias protegidas y para el de las Empresas públicas y servicios del Estado. Para todas estas entidades será obligatorio, salvo los expresados coeficientes, el consumo de carbón nacional. La obligación comprende, entre otros, a las dependencias todas del Estado, Corporaciones oficiales y todos los Centros que obtengan directa o indirectamente subvenciones o auxilios de aquél y los proveedores de los mismos o sus concesionarios que no tengan carácter industrial.

Como de otra parte en la misma disposición se determinan los coeficientes de tolerancia, aún vigentes para todas estas clases de consumo.

Este Ministerio de Industria y Comercio se ha servido disponer:

1.º Todos los establecimientos y Centros oficiales y toda clase de Centros que directa o indirectamente reciban subvención del Estado, se hallan obligados a consumir carbón de procedencia nacional, con exclusión de to-

do otro combustible de procedencia extranjera de cualquier clase que sea, carbón, aceites, gases, etc.

2.º Los pedidos de estos suministros de carbón se harán a las Empresas productoras por intermedio de la Federación de Sindicatos Carboneros de España, y en caso de que se trate de un servicio contratado en el pliego de condiciones, ha de figurar esta obligación.

3.º El Comité Ejecutivo de Combustibles será el organismo encargado de la inspección de estos suministros por sí o por sus delegados, para lo cual formará una lista o relación de establecimientos, centros y servicios sujetos a estos preceptos, cuyo cumplimiento queda sometido a su vigilancia.

Madrid, a 20 de junio de 1934.

Se reunió la Comisión de Industria dictaminando el proyecto de ordenación hullera presentado por el Gobierno, del cual sólo deja subsistente el artículo segundo, que se refiere al crédito extraordinario de 14 millones de pesetas.

El dictamen dice:

Artículo único.—El Gobierno, aplicando el Estatuto Hullero y demás disposiciones vigentes que regulan el régimen nacional de la economía de los carbones, queda facultado para dictar las disposiciones reglamentarias que estime precisas para obtener su más adecuada y conveniente aplicación según las circunstancias lo permitan.

A tal fin, el crédito extraordinario de 14 millones de pesetas se destina a los fines que se indican, por el orden de preferencia en la numeración:

a) A la liquidación de las sumas que corresponden percibir a los productores por el

cumplimiento de los decretos de 28 de marzo, 30 de septiembre y 8 de noviembre de 1933, cuya vigencia finalizó el 28 de febrero pasado, debiendo reintegrarse en la forma prevista en las disposiciones legales.

b) Al pago de las pensiones asignadas en virtud del régimen de jubilaciones y subsidio creado en las minas de carbones con la aportación de los patronos con la parte correspondiente a 0,60 pesetas por tonelada, con el anticipo señalado al efecto y los obreros y empleados en tanto no se haga cargo el Instituto Nacional de Previsión del pago de las mismas en cuanto se refiere a los obreros mayores de 55 años.

c) Compensaciones a los productores por el tonelaje producido a partir del primero de marzo, en tanto subsista el déficit entre el precio de costo y venta, hasta lograr la debida ecuación entre ambos, y a reintegrar en la forma establecida en las disposiciones mencionadas en el apartado d).

d) Anticipo reintegrable a percibir solamente por aquellos obreros y trabajos complementarios o auxiliares de explotación que absorban en su caso el exceso eventual de trabajadores mineros sin originar aumento no autorizado de producción.

e) En tanto no se verifique el reintegro del anticipo, las empresas que lo reciban se considerarán clasificadas en el grupo a) del Real decreto ley de 4 de agosto de 1929, a los efectos de la distribución de los beneficios a que se refiere el título primero de la base octava del régimen de la economía del carbón, y las cantidades se considerarán aportaciones del Estado agregadas al capital de dichas empresas.

f) Auxilio directo e indirecto para la implantación de nuevas industrias transformadoras de menudos y anticipo reintegrable para las industrias consumidoras de carbón para atender a su subsistencia por reformas de sus instalaciones conducentes al incremento del consumo de menudos, sustituyendo las clases gravadas o combustibles líquidos o gaseosos de procedencia extranjera.

g) Auxilios a los que lo soliciten para aumentar los medios mecánicos de arranque y transporte del carbón, por martillos perforadores y picadores y demás elementos técnicos modernos.

Las compensaciones del apartado c) y los auxilios de los apartados d) y f) serán concedidos por el ministro de Industria a propuesta de la Dirección general de Combustibles.

GABINO FELGUEROSO

CARBONES

DELEGACIONES Y DEPOSITOS:

Barcelona - Tarragona - Sevilla - Palma de
Mallorca - Bilbao - Pasajes

Telegramas y Telefonemas GABIROSO

◆ Teléfono 31-23

◆ Apartado 79

Calle 27 de Diciembre, 2, 2.º

GIJÓN



Lubrificantes "Atlantic"

Desguaces y construcciones en el Japón

El plan de construcciones y desguaces comenzados por el Japón en el año 1932, ha sido completado, y armadores y constructores, desean vivamente que el proyecto se renueve y se amplíe. 400.000 tons. de buques anticuados fueron desguazados en virtud de aquel plan y se construyeron 200.000—especialmente motonaves, y de más de 15 nudos—. Los subsidios consignados para darle efectividad se elevan a 10.400.000 yens que equivalen al cambio de la libra actual a cerca de un millón de libras esterlinas.

Se sostiene que el nivel general de la flota mercante japonesa necesita mejorarse todavía y se propugna por el desguace—en virtud de otro plan semejante—de 500 mil tons. más y de la construcción de otra cifra aproximada. Todo ello en un plazo de cinco años. Este proyecto se financiaría con un subsidio de 50 yens por tonelada, además de 5 yens como consignación especial, lo que viene a ser lo mismo que el plan anterior. Los gastos totales se elevarán a 27.500.000 yens, cerca de los tres millones de libras. Así se reducirá, dicen sus defensores, la proporción del tonelaje anticuado y se elevará la del tonelaje nuevo eficiente, bajo pabellón japonés.

Se calcula que cuando el plan de 1932 alcance todo su vigor, habrá en el Japón unas 850.000 tons. de buques mayores de 25 años. Entre 1933 y 1940 habrán alcanzado la edad límite unas 430.000 tons.; así, pues, con las 400.000 tons. ya eliminadas, y las 500.000 que se proponen para el nuevo proyecto, el tonelaje mayor de 25 años, será para 1940 poco más de 300.000 tons., en vez de ser, siguiendo el orden natural de cosas, de más de 850.000.

Los buques que se desguacen han de ser de hierro o de acero, no menores de 1.000 tons. ni de 25 años y registrados en el Japón y sus dependencias. Los buques que se cons-

truyan de acuerdo con el nuevo proyecto serán de acero, no menores de 4.000 tons.

Las 700.000 tons. que vendrán a sumarse a la flota activa según los nuevos planes serán integradas por buques de 4.000 tons. por lo menos y una velocidad de 13 ½ nudos para arriba. Desde el punto de vista de la construcción naval japonesa, el nuevo proyecto es muy interesante: por él se asegura una producción anual de 100.000 tons. De la importancia de esta cifra puede juzgarse por los datos del Lloyd's Register que nos dicen que desde 1921 el tonelaje botado solo excedió a las 100.000 tons. en tres años, 1928, 1929 y 1930; la cifra más baja fué en 1927, 42 mil tons.; la producción del último año fué de 47.000 tons. y la del anterior, 1932, alrededor de 54.000.

Los datos del último trimestre muestran cómo ha mejorado la construcción en el Japón, al influjo del nuevo plan de desguaces y construcciones. En setiembre de 1932 el tonelaje en construcción era de 46.441 y excepto una ligera baja en el primer trimestre de 1933, el movimiento ascendente continuó sin interrupción, llegando en el último marzo a 122.590 tons. En los últimos cuatro trimestres, se comenzaron a construir 28 buques, por 120.000 tons. en los astilleros del Japón.

Desde el punto de vista de la navegación mundial, el nuevo plan del Japón tiene una desventaja notoria: el tonelaje que se construye es tanto como el que se elimina y como aquél ha de ser más rápido y eficiente que éste, el efecto inmediato será aumentar substancialmente la capacidad de transporte.

Lo mismo que el Japón, tienen sus proyectos de desguace y construcción otros países, y todos, de una manera u otra, financiados y estimulados por sus Gobiernos.

J. THOMPSON.

Londres-Junio.



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

La mayor parte de esta quincena aparecen inactivos casi todos los sectores, aunque se mantienen sin variaciones los fletes. Un hecho que ahora perturba e influencia considerablemente las condiciones de los mercados es la situación atmosférica; así se ha visto que el comercio de trigo está paralizado y, en cambio, las condiciones atmosféricas en Europa determinan un alza en los precios del maíz que refluye sobre los mercados de fletes del Plata. El tonelaje para embarque inmediato tiene limitada oferta y bien cotizado. Es indecisa la situación de los mercados orientales y firme la de carbones para el Mediterraneo.

El tráfico en el sector del Plata no ha sido muy movido; aunque en general no varían las cotizaciones. Hay noticias de fletes de tonelaje medio, para julio 13.27 de Rosario a Londres y Hull a 16/3; otro de 5.500 tons. para la segunda mitad de agosto, San Lorenzo R. U.-Amberes-Rotterdam al tipo de 17/.

En el sector norteamericano no aparecen muy interesados los cargadores de Montreal, aunque en algunas secciones los tipos mejoraron ligeramente. Los cargadores de azúcar de Santo Domingo fletan a razón de 12/, R. U. y Continente, buque de 6.000 tons.

Se intensifica la demanda para cargamentos de maíz sudafricano. La cosecha ha sido magnífica, aunque todavía no se ha fijado la cuota de exportación, pues suelen establecerse «stocks» de reserva para los períodos de escasez. Cuando se fije, las transacciones serán más activas. Se fleta de Durban a R. U., buque de 6.000 tons., al tipo de 15/-.

Los puertos de la India y el sector Manchuriano se caracterizan desde hace días por la falta de órdenes; lo mismo sucede en la zona australiana; y, sin embargo, los navieros mantienen unidos sus posiciones anteriores y aciertan a contener la natural depreciación de fletes.

CARBONES

Prevalece la flojedad en el sector de Cardiff grandemente afectado por la competencia de los carbones polacos. Los «stocks» se acumulan en bocamina y en los puertos; especialmente los cribados, se ofrecen demasiado; los coques han perdido su anterior firmeza y sólo los aglomerados consiguen mantener sus cotizaciones. Los menudos de buena calidad son los que tienen mejor demanda. La madera de mina continúa sin variaciones.

La irregularidad es la nota característica del mercado de Swansea y la semana última terminó sin la mejoría que se aguardaba, aunque en las mejores clases de la antracita se observara alguna reacción favorable. Las grancillas lavadas cortadas a máquina, tipos superiores, tienen solícita demanda y han llegado a alcanzar buenos precios, muchos de estos últimos días. Los finos «clean» tienen buena salida y precios y al contrario los «bully». Los carbones de vapor, secos y grasos, se obtienen fácilmente a bajos precios.

En la zona de Newcastle continúa la paralización a que nos referíamos en nuestra edición última y reina una gran desorganización en el tráfico por la falta de tonelaje para embarques inmediatos. Hay excesiva oferta de las variedades Blyth y Tyne, menudos; los coques se sostienen firmes y los carbones de vapor no tienen demanda.

Las condiciones del sector de Glasgow no muestran cambio aparente. Las calidades superiores de los Fife siguen cotizándose bien, y otras variedades de vapor como las de Larkshire se ofrecen en exceso, con excepción de algunos tipos mejores. Galletillas lavadas mejoraron al principio de la última semana y continúan con buenas perspectivas a precios favorables y abundante despacho; en general «trebbles» y «doubles» aparecen bien situadas. El mercado interior, paralizado.



GASTOS DE PUERTOS



VILLAGARCÍA DE AROSA — TARIFAS DE OBRAS DE PUERTO

Habiendo sufrido modificación las tarifas del puerto de Villagarcía de Arosa, que publicamos con fecha 15 de enero de 1931, damos a conocer las actualmente vigentes, aprobadas por orden ministerial de 8 de Julio de 1932.

Nos limitamos a insertar las que han sido objeto de modificación, y así lo haremos también en sucesivos números de los demás puertos donde haya habido cambios de tarifas.

TARIFA PARA LA OCUPACIÓN DE FONDEADEROS Y ATRAQUES A LOS MUELLES EN GENERAL

CLASE DE EMBARCACIONES	Fondeados o atracados a muelles particulares	Atracados a los muelles y rampas de la Comisión
Lanchas con o sin motor menores de 100 toneladas de registro dedicadas al tráfico de viajeros exclusivamente	0,00 pesetas	1,50 por atracada y embarcación
Gabarras, veleros y lanchas con o sin motor menores de 100 toneladas de registro dedicadas al tráfico de mercancías	0,20 pesetas por embarcación y día	1,00 ptas. por embarcación y día
Veleros y lanchas con o sin motor mayores de 100 toneladas de registro dedicados al tráfico de mercancías	0,20 pesetas diarias por cada 100 toneladas o fracción	1,00 pesetas diarias por cada 100 tons. o fracción
Buques de cualquier clase mayores de 100 tons. de registro	0,75 pesetas diarias por cada 100 tons. o fracción	1,50 pesetas diarias por cada 100 tons. o fracción

REGLAS PARA LA APLICACION DE LA TARIFA ANTERIOR

- 1.^a Se considera, en todos los casos, que un barco está atracado, cuando haga uso de los muelles sin intermedio de bote auxiliar.
- 2.^a Todo barco atracado a otro que a su vez lo esté en los muelles, se considerará como si lo estuviera directamente a los mismos.
- 3.^a El pago del arbitrio por barco atracado, exime del pago del barco fondeado o atracado a muelles particulares, siempre que las operaciones se hagan en el mismo día y por el mismo barco.
- 4.^a Los buques de todas clases fondeados y que no hagan operaciones desde su fondeo hasta 7 días o más, pagarán la quinta parte de la Tarifa correspondiente.
- 5.^a Las gabarras y lanchas atracadas o varadas en las playas, que estén en reparación, pagarán la mitad de la Tarifa de barcos atracados correspondiente a su clase. Los de viajeros la mitad de una atracada.
- 6.^a Quedan libres de esta Tarifa todos los botes auxiliares de cualquier barco.

- 7.^a Para todos los efectos de esta Tarifa, se considerarán como días completos los de fondeo o atraque y los de salida o desatraque, empezándose a contar los días desde las doce de la noche.
- 8.^a Todo barco que esté efectuando transbordos de mercancías en bahía se considerará como fondeado.
- 9.^a Los Consignatarios de los barcos serán responsables de estos arbitrios, o en su defecto el Armador, Capitán, Patrón o Propietario.
10. Para todos los casos no señalados explícitamente en esta Tarifa, o que den lugar a dudas, se resolverá por el Ingeniero Director lo que proceda, sin perjuicio de las reclamaciones que conceden los Reglamentos vigentes.
11. El pago de los derechos especificados en la presente Tarifa no exime del de los que correspondan por los demás arbitrios establecidos o que se establezcan en el Puerto.

TARIFA DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN

Partidas.....	Navegación de Cabotaje		Navegación de Gran Cabotaje		Navegación de Altura	
	Desembarque	Embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	Embarque
	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.
1	0,05	0,25	0,50	0,50	0,50	0,50
2	0,05	0,15	1,—	0,50	1,50	0,75
3	0,05	0,15	0,50	0,50	0,50	0,50
4	0,20	0,50	1,—	2,50	1,—	3,50
5	0,05	0,25	0,50	1,—	0,50	1,—
6	0,05	0,25	1,—	0,375	1,—	0,75
7	0,05	0,25	1,—	0,50	1,—	1,—
8	0,05	0,25	1,—	1,—	1,—	1,—
9	0,05	0,375	1,50	2,50	1,50	3,—
10	0,05	0,375	2,—	2,—	2,50	3,—
11	0,05	2,50	25,—	25,—	25,—	25,—
12	0,05	1,25	25,—	15,—	25,—	15,—
13	0,05	1,—	3,—	5,—	3,—	6,—
14	0,05	0,375	1,50	2,50	2,—	3,—
15	0,35	0,50	1,50	2,50	1,50	4,—
16	0,35	1,00	3,—	0,50	3,—	0,625
17	0,35	2,—	20,—	0,50	25,—	0,625
18	0,35	0,75	3,—	0,25	3,—	0,25
19	0,35	0,25	1,50	1,50	1,50	1,50
20	0,35	1,00	5,—	0,625	6,—	0,75
21	Libre	Libre	Libre	Libre	Libre	Libre
22	0,35	1,—	6,—	1,50	7,—	Libre
23	0,35	1,—	6,—	1,50	7,—	1,50
24	0,35	1,—	6,—	0,50	7,—	0,50
25	0,35	1,50	5,—	2,50	5,—	2,50
26	0,35	1,—	5,—	1,25	5,—	1,25
27	0,35	0,75	0,75	1,—	0,75	1,25
28	0,35	1,—	2,50	2,50	3,—	3,—
29	0,35	1,—	5,—	1,50	6,—	2,—
30	0,35	1,50	25,—	5,—	25,—	6,—
31	0,35	1,50	6,—	2,50	7,50	3,—
32	0,35	1,—	5,—	5,—	7,—	10,—
33	0,35	0,50	2,—	2,—	2,50	2,50
34	0,35	1,25	3,—	2,50	3,—	3,—
35	0,35	2,00	50,—	3,75	50,—	5,—
36	Libre	Libre	Libre	Libre	Libre	Libre
37	0,35	10,—	50,—	100,—	50,—	100,—
Las demás mercancías no expresadas:						
38	0,35	0,375	1,50	2,—	1,50	2,50
39	0,35	2,—	10,—	5,—	12,50	6,—
40	0,35	2,50	20,—	3,75	25,—	5,—
41	0,35	2,—	10,—	3,75	12,—	5,—

NOTA.—Todas las cantidades expresadas se entienden por tonelada métrica de 1.000 kilogramos.

REGLAS PARA LA APLICACION DE LA TARIFA ANTERIOR

1.^a La navegación de Cabotaje es la que se verifique directamente entre este Puerto y los españoles de la Península, posesiones del Norte y Noroeste de Africa y las Baleares y Canarias; la navegación de Gran Cabotaje es la que se verifique entre este Puerto y los extranjeros de Europa, Asia y Africa, situados en el Mediterráneo y los de Africa en el Atlántico hasta Cabo Blanco; la navegación de Altura es la que se verifique entre este Puerto y los demás no citados en los anteriores.

2.^a Para la clasificación de las mercancías, se adoptará la de la Aduana, aplicando las partidas que aquélla señale al cobrar el impuesto de Transportes.

3.^a El Consignatario del barco será responsable del pago de los impuestos de la presente Tarifa o, en su defecto, el Armador, Capitán o Patrón, pagando por cargamentos completos y sirviendo de base las liquidacio-

nes de la Aduana, sin perjuicio de las atribuciones que el Reglamento de este Puerto da a la Comisión Administrativa del mismo para la comprobación de la veracidad de las declaraciones y de las penalidades que se señalan en la tercera de las Condiciones Generales de estas Tarifas.

4.^a Las mercancías que circulen entre este Puerto y los demás de la Ría de Arosa, quedan eximidas del pago de los derechos de la presente Tarifa, pero no las procedentes de los Puertos de la Ría de Arosa que transborden a un barco para ser transportadas fuera de la misma, ni las que procedentes de fuera sean transbordadas para ser conducidas a los mencionados Puertos de la Ría de Arosa.

5.^a El pago de los derechos establecidos en la presente Tarifa no exime de la cantidad que corresponda por los demás arbitrios establecidos o que se establezcan en el Puerto.

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 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 Ríos, 31-Vigo.

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

LA MARINA MERCANTE EN FRANCIA

Según la ley de subsidios a la Marina, votada recientemente, el Estado satisfará el 10 por 100 de los sueldos y jornales de oficiales y tripulación. Para los menores de 1.000 toneladas grueso, el tipo será de 20 por 100 y para los menores de 500, el 30 por 100. El tipo básico es el siguiente: vapores y motonaves menores de 3.000 tons., 19 céntimos; 3.000 a 5.000, 16 céntimos; 5.000 a 10.000 13 céntimos; más de 10.000, 9 céntimos. En cuanto a los veleros, aquel tipo es: sobre 1.000 tons., 19 céntimos; de 1.000 a 2.000, 10 céntimos; más de 2.000, 4 céntimos. Hay ciertos aumentos según la velocidad; varían del 10 % (12 nudos) a 12 % (más de 23 nudos).

Se establecen además ciertos aumentos condicionados a las fechas de amarre y reanudación de actividades y coeficientes de aumento o disminución que afectan a formas de navegación donde no hay competencia, como la costera, Argelia, Túnez, etc.

Se excluyen del subsidio los que lo disfrutan de otra forma, correos, pesqueros, buques menores de 25 tons., auxiliares de puerto, los de tripulación con extranjeros, los adquiridos o construidos fuera de Francia, después de octubre de 1933 y análogos.

Se incluyen también otras condiciones, como el caso de las Compañías para las cuales se establece que su Presidente y la mayoría del Consejo de Administración deben ser ciudadanos franceses; en cuanto a los salarios y sueldos, lo mismo en el buque que en las demás dependencias de la empresa, deben regularse por medio de contratos con las aso-

ciaciones obreras y de empleados, y por arbitraje gubernamental.

Dos armadores que lleguen a recibir un millón de francos al año, apartarán un 20 % de la parte del subsidio de tonelaje y velocidad para nuevas construcciones. En caso de una diferencia excesiva en precios, y autorizados por informe de un comité especial, pueden entenderse con el extranjero en vez de hacerlo con astilleros franceses.

Este subsidio se obtendrá con cargo a un aumento máximo del 3 % sobre determinados derechos aduaneros y un 80 % sobre los llamados «derechos estadísticos».

Durante el debate para la aprobación de esta ley se hizo notar que el 26 % del tonelaje francés estaba amarrado, mientras que el de Inglaterra en esas condiciones era solamente el 11 %, el 15 % el alemán y el 14 % el italiano. La causa principal, se dijo, estaba en proteccionismo a la agricultura que producía una considerable restricción en el comercio exterior de Francia. «Las tarifas engendran tarifas y los subsidios engendran subsidios». Esta ley cambiará los términos; será el caso de tarifas que engendran subsidios y viceversa.

En el curso del debate se hizo alusión a la política de subsidios de otros países y llegó a decirse que la ayuda financiera prestada por Inglaterra a los Cunarders era sencillamente un subsidio «Los críticos extranjeros no advierten — dice un periódico inglés — que los anticipos a la Cunarder son reintegrables; ese argumento es, por tanto, una futilidad».

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

HISTORIA DEL LLOYD'S

(Conclusión).

Pope's Head Alley, cuyo alquiler anual se hubo de concertar en la suma de ochocientas libras. La situación, dentro de la City, no desmerecía, en nada, de la que disfrutaba el antiguo establecimiento.

No será preciso añadir que desde este punto y hora se entabla entre ambos competidores una titánica lucha, en la que cada parte aspiraba a lograr la más absoluta supremacía sobre la otra, esfuerzo en el cual se echó mano de toda clase de armas, llegando, incluso, a la publicación de noticias falsas que pudieran perjudicar al adversario.

El 21 de febrero de 1769 abre sus puertas el nuevo Café de Lloyd's. Uno de los primeros cuidados, tanto de los asistentes, como del patrón, había de ser el procurarse la misma categoría de informes que había logrado reunir el primitivo café, especialmente en cuanto se refería al movimiento de buques, estado financiero de los distintos mercados, cotizaciones de fletes y demás noticias interesantes en el mundo marítimo, tanto desde el punto de vista del asegurador como de otros traficantes, datos, en su mayoría, cuya fuente principal manaba de un convenio establecido con la Administración del Correo Central. Para cumplir la finalidad perseguida por los disidentes, al inaugurarse el nuevo café, se consideró requisito indispensable la publicación de unas páginas que no desmerecieran del *Lloyd's List*, y tal empresa fué acometida seguidamente, empleando el título de *New Lloyd's List*.

Como puede observarse, una diferencia esencial distinguía a los dos rivales. Mientras el primero continuaba con todo el carácter de un establecimiento público para el exclusivo beneficio de sus propietarios, el segundo cumplía, como principal objetivo, con el deseo de

los más destacados aseguradores, que pretendían disponer de un centro más adecuado a la calidad de su contratación.

El primer paso estaba dado, pero la misma rapidez con que se quiso actuar, escapando, sin pérdida de tiempo, del viejo café, fué causa de haberse acomodado en un local poco a propósito al desenvolvimiento previsto y que desde los primeros momentos de la instalación hizo pensar en la urgencia de un nuevo desplazamiento hacia lugar más conveniente. Este hecho, al parecer sin importancia, había de traer consigo una determinación llamada a marcar uno de los puntos principales para la efectiva fundación del Lloyd's. El día 13 de diciembre de 1771, y con la firma de sesenta y nueve suscriptores, fué autorizado un documento que decía así:

«Los abajo firmantes convenimos pagar nuestras respectivas suscripciones en el Banco de Inglaterra, a nombre de un comité elegido por votación para construir un nuevo Café Lloyd's.

La suma comprometida individualmente quedó fijada en £ 100. En 1772 se constituye el primer Comité, que preside Mr. Martin Kuyck Van Mierop, y, para cumplir el acuerdo que había dado lugar al anterior convenio, comienza la peregrinación en busca de sitio conveniente para instalarse con carácter más definitivo. En estos trances hace su aparición un personaje llamado a ocupar un preeminente lugar en los designios de la Corporación, hasta el extremo de haber pasado a la historia con el sobrenombre de «Padre del Lloyd's». Mr. John Julius Angerstein, nacido en San Petersburgo, en 1735, y descendiente de una familia de Hannover, llega a Londres cuando no es más que un muchacho de unos trece años y comienza a practicar al lado de un comerciante ruso. Hombre decidido, labo-

rioso, emprendedor, destaca no sólo en esta actividad del seguro, sino también en otras varias y diversas, llegando a ser un árbitro de los negocios e incluso le resta tiempo para dedicarse al arte. Llegó a reunir tan notable colección de cuadros, que, adquirida a su muerte por el Gobierno en la respetable suma de £ 6.000, da lugar a la fundación de la actual Galería Nacional de Londres. De Angerstein se conserva un interesante retrato en el patio cubierto de la Royal Exchange, colocado allí en 1923 con ocasión del primer centenario de su muerte y que es copia del pintado por Lawrence, que puede admirarse en el Museo del Louvre. En aquel mismo lugar aparecen, al lado de éste, otros varios que, sin un marcado valor artístico, recuerdan interesantes momentos de la historia del Lloyd's.

La fama de este hombre, como asegurador, era tal, que el *broker* que lograba iniciar la suscripción de un riesgo con la firma de Angerstein ya podía tener la seguridad de completar la cobertura sin el más mínimo trabajo. Angerstein no formó parte del primer Comité del Lloyd's, pero todo hace suponer que no fué debido a falta de méritos para ello, y bien claramente viene a demostrarlo el que, aun así, dejaron a su cargo la difícil y laboriosa tarea de efectuar ciertas gestiones diplomáticas cerca de la Royal Exchange, para lograr que ésta consintiera en dar al Lloyd's un cobijo en su edificio. Resultado de esta misión fué el contrato de alquiler, firmado en noviembre de 1773, por una duración de veintiún años y renta anual de £ 160.

En estos momentos es cuando se opera la verdadera transformación del café en la Institución del Lloyd's. El Comité nombrado reúne frecuentemente la Asamblea general, compuesta de todos los aseguradores disidentes del antiguo café y alguno más que se había sumado con posterioridad, en número total que oscila entre sesenta y setenta; se van tomando acuerdos que dan forma a una especie de reglamento; los suscriptores pasan de ser unos clientes de un establecimiento público a dueños absolutos del lugar de reunión;

los camareros que un día se convirtieron en patronos, por la ayuda de los aseguradores, no quedan apartados de la transformación y toman al punto de inquilinos del Lloyd's para explotar su negocio por propia cuenta, dentro de aquel organismo, pero sujetos a determinadas condiciones, por las cuales el Comité puede dar por finido o alterado el acuerdo en cualquier momento.

Los patronos del café (*Masters*) se vieron revestidos, sin embargo, de una cierta autoridad, que podían ejercer dentro de aquel centro y afectos a una misión que no dejaba de tener importancia. Soportaban el pago de alquileres, impuestos y demás tributos del establecimiento, tenían a su cargo el suministro de enseres, efectos, objetos de escritorio y otros artículos, corrían con el pago de personal y hacían frente a otras obligaciones análogas. Contrarrestaban estos desembolsos con el cobro de las cuotas de los suscriptores, las utilidades del café y el producto de la venta del *Lloyd's List*. Toda la labor de cuidado y régimen interior estaba a su cargo.

El 7 de marzo de 1774 fué la fecha señalada para la inauguración del nuevo local en la Royal Exchange, seguramente sin que nadie pudiera presumir que allí había de encontrar sus cuarteles por una duración de ciento cincuenta años, como, en efecto, ocurrió. Hace falta estrujar la imaginación para figurarse cómo sería el acomodo que el Lloyd's encontró en aquel lugar, cuando se contempla la magnificencia del que disfruta hoy. No opinaban lo mismo los contemporáneos de Angerstein, a quienes sin duda, pareció espléndida la instalación, en un departamento compuesto de dos piezas destinadas a café, una para el servicio público y otra reservada a los suscriptores, la cocina y una sala de reunión para uso del Comité.

Por esta época el número de suscriptores se elevó a ciento setenta y nueve y como quiera que la cuota asignada a cada uno había sido de £ 20, el comité pudo hacer frente a todos los gastos de traslado, alquileres, etc., y aun se encontró en situación de poder de-

volver £ 5 a cada miembro, dejando fijado en £ 15 el derecho de ingreso para los de nueva entrada. Este pago, de carácter único y no periódico, concedía el privilegio de figurar como miembro del Lloyd's, permitía la entrada en el salón de contratación y daba derecho a tomar parte en las votaciones de las Asambleas generales.

A medida que el nuevo Lloyd's va afirmando su prestigio, el viejo café, que todavía

se conserva en Lombard Street, decae por momentos: aún se conciertan allí algunas operaciones que le dieron nombre y presencia, de vez en cuando, la firma de una póliza de seguro; pero por el año 1785 desaparece, no sin dejar sembrada una semilla cuyo fruto llegó a invadir el mundo. La publicación del *Lloyd's*, eliminado su contrincante, borra de su título el adjetivo *nuevo* y se conserva indefinidamente bajo el único nombre de *Lloyd's List*.

Vda. e Hijos de ARREGUI

DURANGO

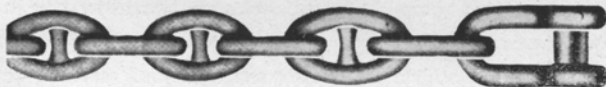
Equipos completos e ANCLAS y CADENAS para BUQUES - Unico Probadero de Anclas y Cadenas autoriza-



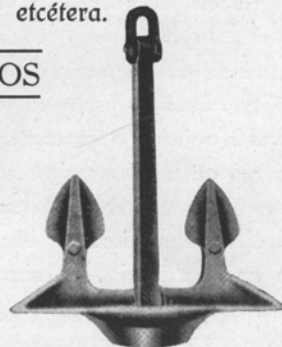
(Vizcaya)

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



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

IFNÍ

Lo que dice el Gobierno y lo que nos cuenta el Derrotero de estas costas redactado por la Sección de Hidrografía del Ministerio de Marina con presencia de las publicaciones más recientes

—10—01—

Respetuosos con todas las ideas de orden y sin animosidad de nada ni contra nadie, sólo a título de información y deseando se pongan las cosas en su estado firme, reproducimos los siguientes párrafos del «Derrotero de la Costa Occidental de Africa, desde Cabo Espartel hasta Cabo López y de las islas Azores, Madera, Salvajes, Canarias, Cabo Verde, Fernando Póo, Príncipe, Santo Tomé y Aimaben, redactado en la Sección de Hidrografía del Ministerio de Marina—Madrid—Imprenta «Ram», Palma 13—Teléfono 20-537—1023.» Y esta publicación vigente y de la que nos servimos pocas veces los que navegamos por el W. de Africa en pesqueros de altura, está en contraposición con las manifestaciones pacifistas que de los indígenas del territorio de Ifní, recién ocupado, nos cuentan los gobernantes de los gabinetes... Oído, señores: Página 533. «El río Ifní está situado a 30 millas al Sur de Cabo Agulah, cerca de la mar; sobre la ribera de un arroyo se ve la tumba de Sidi-Ifní, notable por su cúpula blanca, cerca del cual, y a 90 metros sobre el nivel del mar, se encuentra el gran poblado de Bufker en la margen del río y en el inferior se ven desde lejos muchos poblados; se puede desembarcar en la playa con buen tiempo.»

Página 358: «La pesca que efectúan los marineros de Canarias empieza en las cercanías del paralelo de Cabo Noun, que raramente traslitan hacia el Norte por temor a los botes o cárabos que poseen los moros de aquella parte de la costa, al paso que ninguno

poseen los que habitan la comprendida entre el Cabo y el Banco Arguin en una extensión de 200 leguas. Así que, en esta última suelen desembarcar los pescadores con frecuencia, ya para hacer aguada o bien para cambiar su pescado por leña, verificándolo, sin embargo, con grandes precauciones y contra la prohibición expresa de las autoridades de Marina de Tenerife a causa de la perfidia y mala índole de los moros que repetidas veces han capturado parte de las tripulaciones, sin que en muchos casos haya podido lograrse rescatarlas.»

Otro párrafo. Página 364:

«Vientos y estaciones: Sobre esta costa reinan muy a menudo por el mes de diciembre los vientos del NNE al NE con buen tiempo, luego empiezan los del NNW, y NW, y W con fuertes chubascos de mucho viento y duras rachas que en pocas horas levantan una mar muy gruesa. Los NW soplan con tanta mayor violencia cuanto más próximo se está de Cabo Juby, en el canal o especie de embudo formado por el continente y las islas Fuerteventura y Lanzarote. La estación mala sobre la costa de Marruecos dura desde octubre a abril en cuya época no puede frecuentarse sin gran peligro encontrándose constantemente una nieblina a veces muy espesa. Desde el río Draa se presenta la costa inhabitada o al menos poblada sólo en el interior que se dice ser muy fértil a pesar de lo estéril del litoral. Este país se llama de los *Muzlemines*.

Los buques que naveguen sobre esta costa y especialmente en la que corresponde a los

vastos arenales del desierto, deben tomar cuantas precauciones sean dables, pues además de los peligros que naturalmente presenta, el carácter hostil e inhospitalario de las tribus que la habitan hacen doblemente sensible y acrecienta para los naufragos los sinsabores y penalidades de un siniestro. Numerosos naufragos han sucedido en ella, cuyos detalles

publicados por algunos individuos de las tripulaciones que han sobrevivido a las miserias del hambre y de la esclavitud, causan todavía una sensación profunda en los habitantes de nuestras civilizadas regiones.»

El comentario puede hacerlo cada cual a su sabor.

CAPITÁN MIGUEL MORALES ALMIÑANA

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.

FLOTA

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



PRECIOS BAJOS

Por la abundancia de pesca que descargaron las parejas llegadas de Irlanda, durante la pasada quincena, se podrían haber obtenido excelentes rendimientos, ya que, por otra parte, la merluza predominó en estas mareas; pero con los precios sumamente bajos que rigieron la generalidad de los días no se consiguió más que cubrir holgadamente los gastos.

Son escasas las capturas en este litoral, y tan es así que apenas quedan en estos caladeros parejas pescando. Solamente se dió algo de merluza en las playas del Oeste en los primeros días de

la quincena. Tampoco en la Estaca se obtuvieron mareas dignas de mención, pues en su mayoría fueron de mal resultado las caladas llevadas a efecto en aquella costa.

Vista la escasez de pesca, han dejado de salir a la mar la mayoría de las parejas pequeñas y se preparan para la costera bonitera. Algunas ya están a la descubierta de este pez, trayendo, aunque pocos, algunos ejemplares, que vendieron a buen precio, por ser las primeras capturas de la temporada. Donde se está dando bastante bonito es hacia el Oeste, habiendo entrado en los puertos de Galicia algunos barcos que pescaron con suerte en aquellos lugares.

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

CLASE DE PESCAO	11	12	13	14	15	16	18	19	20	21	22	23	25
Merluza.....	1,49	1,50	1,27	1,69	1,50	1,60	1,49	1,44	3,19	1,59	1,49	1,69	3,69
Pescadilla....	1,28	1,20	1,33	1,36	1,24	1,29	1,31	1,19	1,00	1,64	1,41	1,41	1,34
Besugo.....	0,81	0,80	0,79	0,70	0,79	0,59	0,64	0,61	0,87	0,69	0,69	0,89	0,94
Panchos.....	0,50	0,56	0,46	1,51	0,45	0,43	0,48	0,51	0,69	0,45	0,60	0,52	0,59
Gallos.....	0,79	0,65	0,60	0,66	0,84	0,68	0,74	0,77	1,00	1,00	0,75	0,84	1,00
Congrio.....	1,72	2,00	1,61	1,69	1,65	1,70	1,60	1,77	2,00	1,59	1,69	1,69	1,74
Congria.....	0,59	0,79	0,59	0,89	0,60	0,60	0,59	0,47	»	1,02	0,80	1,16	»
Rodaballo....	2,01	1,92	2,11	1,70	2,16	»	1,83	»	2,90	»	2,07	»	»
Barbadas....	0,51	0,74	0,45	0,71	0,49	0,70	0,77	0,45	»	0,62	0,64	0,65	0,55
Salmonetes...	1,53	1,69	1,44	1,50	1,65	1,80	1,49	2,00	2,00	1,71	1,69	1,48	2,00
Lenguados...	3,46	»	»	3,05	2,92	»	2,71	»	3,00	»	3,09	»	»
Matute.....	0,48	0,30	0,37	0,33	0,47	0,33	0,31	0,42	0,50	0,44	0,31	0,40	0,53
Pelao.....	0,40	0,35	0,41	0,40	0,38	0,37	0,45	0,38	0,50	0,42	0,40	0,42	0,40
Chicharros...	0,36	»	0,30	0,30	»	0,33	0,31	»	0,40	»	»	»	»
Mero.....	»	»	»	2,30	»	2,05	2,70	2,64	»	»	»	»	»
Abadejo.....	»	»	»	1,10	»	»	»	»	»	1,41	»	»	1,29
Langostinos..	»	»	»	»	4,84	»	»	»	»	»	»	3,45	»
Bonito.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3,08	»
Reyes.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,00

SOCIEDAD ANÓNIMA DE
Motores DEUTSCHE WERKE

Dirección: BARCELONA - Provenza, 314

MUSEL

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 =====				
1 Junio	4 Junio	Ntra. Sra. del Carmen.	3.500	Barcelona.
14 id.	cargando	A. Senra	2.800	Id.
22 id.	esperando	Norte.	4.000	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
23 Mayo	14 Junio	Sotón.	1.900	Bilbao.
31 id.	16 id.	Santirso	1.000	Cádiz.
6 Junio	cargando	G. Fierro.	2.350	Motril.
7 id.	esperando	Monchu	2.350	Sevilla.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
2 Junio	12 Junio	Mina Piquera.	1.400	Barcelona.
6 id.	14 id.	Villamanrique	1.200	Vallcarca.
14 id.	esperando	San Ireneo.	600	Adra.
21 id.	23 Junio	Llodio	900	Santander.
25 id.	esperando	Sama.	1.000	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
8 Junio	13 Junio	Alejandro	400	San Sebastián.
8 id.	18 id.	M. Junquera	620	Vigo.
8 id.	19 id.	Juan Artaza	580	Pasajes.
9 id.	20 id.	Astillero	470	San Sebastián.
15 id.	esperando	María Santiuste	460	Santander.
22 id.	"	Alejandro	400	Zumaya.
22 id.	"	Hernani	420	San Sebastián.
22 id.	"	Caranza	550	Cádiz.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
11 Junio	12 Junio	V. de Chávarri	4.600	Tarragona.
11 id.	14 id.	Faustino R. San Pedro	3.600	Bilbao.
18 id.	19 id.	F. L. de Ibarra	4.600	Tarragona.
21 id.	esperando	Maruja y Aurora	3.000	Barcelona.
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
31 Mayo	14 Junio	Río Miera.	1.000	Bilbao.
5 Junio	13 id.	Sud	4.500	Valencia.
6 id.	18 id.	Villamanrique	1.350	Vallcarca.
8 id.	15 id.	Luis Vives	160	Coruña.
8 Junio	15 Junio	Belarmina	140	Coruña.
8 id.	15 id.	Compostela	2.000	Bilbao.
9 id.	20 id.	Numa.	4.400	Barcelona.

G I J O N

estos puertos desde el 10 al 25 de Junio de 1934

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO		
Petición de turno	SALIDA					
9	íd.	12	íd.	Nieves	100	Vigo.
9	íd.	13	íd.	María Isabel	110	Id.
11	íd.	12	íd.	Iciar	620	Pasajes.
13	íd.	18	íd.	José María	500	San Sebastián.
13	íd.	18	íd.	Juan Artaza	200	Pasajes.
13	íd.	15	íd.	Llodio	900	Bilbao.
14	íd.	23	íd.	Mont Seny	840	Pasajes.
15	íd.	22	íd.	Elgueta	430	Bilbao.
15	íd.	21	íd.	Nuria R	3.600	P. Mallorca.
15	íd.	15	íd.	Mina Sorriego	160	Santander.
15	íd.	15	íd.	Río Miera	1.000	Bilbao.
15	íd.	15	íd.	Hernani	400	San Sebastián.
16	íd.	19	íd.	Sama	1.000	Bilbao.
18	íd.	cargando		A. Senra	1.800	Barcelona.
18	íd.	18	Junio	Mina Sorriego	160	Santander.
20	íd.	21	íd.	S. Alvarez	108	Ferrol.
20	íd.	23	íd.	Carmen	230	Santander.
20	íd.	esperando		Río Miera	1.000	Id.
20	íd.	21	Junio	Iciar	620	Pasajes.
20	íd.	25	íd.	Cervantes	214	San Sebastián.
22	íd.	esperando		Norte	1.000	Barcelona.
22	íd.	cargando		A. Senra	1.500	Id.
22	íd.	25	Junio	Sotón	400	Bilbao.
22	íd.	23	íd.	Mina Sorriego	160	Santander.
22	íd.	25	íd.	Landro	140	Santa Marta.
23	íd.	cargando		Llodio	600	Bilbao.
23	íd.	"		Iciar	620	Pasajes.
25	íd.	"		Maruja y Aurora	4.000	Barcelona.

G I J Ó N - D A R S E N A . — F . C . D E L A N G R E O

31	Mayo	12	Junio	Juanito	160	Coruña.
6	Junio	13	íd.	Jone Miren	180	Guetaria.
6	íd.	13	íd.	Ineschu	180	San Sebastián.
7	íd.	20	íd.	Antonieta	130	Bilbao.
8	íd.	21	íd.	Sisarga	150	San Sebastián.
8	íd.	22	íd.	Edurne	200	Deva.
8	íd.	esperando		Zubieta	160	Zumaya.
8	íd.	"		San Eduardo	300	San Sebastián.
8	íd.	"		Rosita	140	Santander.
11	íd.	"		Joven Conchita	220	Bilbao.
12	íd.	"		Amelia	150	Id.
15	íd.	"		Begoña 7	210	San Sebastián.
16	íd.	"		Manuel	240	Zumaya.
18	íd.	"		Joven Víctor	160	Deva.
20	íd.	"		Lalín	150	Santander.
20	íd.	"		R. Espinosa	130	Ferrol.
21	íd.	"		Brens	155	Santofña.
22	íd.	"		F. y Dolores	220	Zumaya.
23	íd.	"		Galicia	320	Coruña.
23	íd.	"		José G. Trevilla	260	Santander.

A V I L E S

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

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
2.^a decena de Junio.				
31 Mayo	11 Junio	Santiago López	3.802	Tarragona-Barcelona.
5 Juuio	11 id.	Gumersindo Junquera.	4.998	Sevilla.
5 id.	12 id.	Arantzazu	3.205	Huelva-Ceuta.
9 id.	13 id.	Luis Adaro	3.291	Sevilla.
10 id.	13 id.	Astur.	1.200	Alicante.
10 id.	13 id.	Airoso	6	Luarca.
14 id.	14 id.	Arnao	147	Requejada.
15 id.	15 id.	El Gaitero	11	Bilbao.
11 id.	16 id.	Conde de Zubiria	4.604	Valencia.
5 id.	18 id.	Mari Dolores	4.744	Barcelona.
14 id.	18 id.	Caruso	1.336	Bilbao.
16 id.	18 id.	Margarita	20	Cedeira.
14 id.	18 id.	Ni + Ni	85	Pontevedra.
18 id.	18 id.	Julián	4	Bilbao.
9 id.	20 id.	José Tartiere	3.497	P. de Mallorca.
6 id.	20 id.	Asturias	60	Tapia.
17 id.	20 id.	Arnao	136	Requejada.
TOTAL...			31.146	

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 Junio de 1934

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
2.^a decena de Junio.				
9 Junio	11 Junio	Nervión	1.010	Bilbao.
10 id.	12 id.	M. de Urquijo.	2.773	Id.
11 id.	12 id.	Aurora	1.020	Id.
11 id.	12 id.	Ana	292	Zumaya.
12 id.	14 id.	Jaime Girona.	2.291	Bilbao.
13 id.	15 id.	M. de Urquijo.	2.516	Id.
14 id.	15 id.	Aurora	984	Id.
15 id.	15 id.	Lolina	402	Vigo.
13 id.	16 id.	Juanes	192	San Sebastián.
16 id.	17 id.	Boal	60	Navia.
16 id.	18 id.	Antonieta	130	Bilbao.
16 id.	18 id.	Jaime Girona.	2.083	Id.
18 id.	20 id.	Juanes	191	San Sebastián.
18 id.	20 id.	Ana	296	Pasajes.
TOTAL...			14.190	

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 Junio de 1934

		1. ^a DECENA	2. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.	Turno 1. ^o	9.421,84	2.210,32
	Id. 2. ^o	4.489,30	1.814,95
	Id. 3. ^o	5.229,40	2.041,27
	Id. 4. ^o	1.196,95	877,17
	Grúas chicas	368,37	402,79
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.	Cargaderos	21.381,78	31.620,31
	Grúas chicas	1.733,51	3.140,54
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.	Cargaderos	2.200,27	8.280,17
	Muelles	392,00	455,00
Totales en las dos decenas		46.413,42	43.496,02
AVILÉS		9.082,00	31.146,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA		18.311,00	14.190,00



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

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

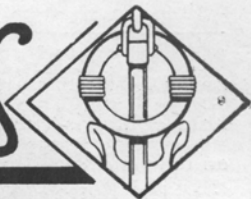
Dirección telegráfica: **FÁBRICA-MIERES**

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



COMPRA-VENTA DE BUQUES

Vapor «Felipe». Casco de acero; de 5.335 tons. de registro bruto y 3.803 netas; construido en el año 1897. Vendido en 200.000 ptas. por la señora Viuda de Felipe Astorqui, de Bilbao, a la Central de Compra de Chatarra, del mismo puerto.

Vapor «Tordera». Casco de acero; construido en el año 1878, de 1.838 tons. de registro bruto y 1.311 tons. netas. Vendido por la Compañía Trasmediterránea, de Barcelona, a desguazadores españoles.

EL TRANSPORTE DE PESCADO

Entre las excepciones que se han incluido en la nueva ley de elevación de tarifas ferroviarias, figura la del transporte de pescado, teniendo en cuenta las razones expuestas entre otros por la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca en un razonado escrito elevado al Gobierno, en el que se consignaba la difícil situación porque atraviesa esta industria y la necesidad de no crearle nuevos obstáculos a su desenvolvimiento.

Nos congratulamos de que se hayan tenido en cuenta tan importantes razones para no perjudicar aún más de lo que está la industria pesquera española.

LA COMPETENCIA ANGLO-POLACA EN LOS MERCADOS DE CARBÓN

La impresión dominante entre los elementos interesados es que la Conferencia anglo-polaca cuyo aplazamiento anunciamos en uno de nuestros últimos números, ha terminado definitivamente sin llegar a acuerdo ninguno. Las proposiciones de Polonia son francamen-

te inaceptables. La Conferencia no volverá a reunirse y se teme que se produzca una verdadera «guerra carbonera» por la conquista de los mercados consumidores.

Recientemente el Gobierno polaco ha prohibido la importación de carbón extranjero en su territorio, incluso en el puerto libre de Danzig. Las importaciones extranjeras en Danzig subieron en el primer trimestre del año a 29.658 tons., de las cuales, 20.188 eran inglesas. Como se ve, es Inglaterra la que más sufrirá por la prohibición y contra ella va, sin duda, enderezada la medida.

LAS IMPORTACIONES DE PETRÓLEO EN INGLATERRA

La subsecretaría de Comercio, ha publicado los datos correspondientes a estas importaciones durante el mes de marzo último. Aparecen aumentadas en ocho millones de galones comparadas con las cifras correspondientes de hace un año, es decir 33,5 millones por 25,5 respectivamente.

A lo largo del primer trimestre, el aumento es de 12,5 millones más que el trimestre de 1933; es decir, 94,2 millones por 82,2 respectivamente. La mayor parte de esta importación procede de Persia.

Estos datos aparecen publicados al lado de las cifras del comercio carbonero, como elocuente expresión de las dificultades que aquejan a esta producción y de sus causas indudables.

UNA DECLARACIÓN DE PESIMISMO

Junto a la nota optimista que sugiere con frecuencia el espectáculo de la mejoría económica de Inglaterra y el comentario esperan-

zador de las cifras de su comercio, no falta la nota contraria que también pretende apoyarse en datos más o menos expresivos. A propósito de la crisis de fletes un especialista inglés, Mr. Watt, ha hecho declaraciones demostrativas de lo que decimos, en cuanto a la situación financiera de la marina inglesa se refiere.

«Una octava parte de la marina británica, es decir nuestra flota de liners, está operando bajo los efectos de la moratoria dictada por el Gobierno. A pesar de las Conferencias, no podemos competir con nuestros rivales en el Atlántico. Y en cuanto a los «tramps» la situación es tan angustiosa que tal vez esté hipotecada la mitad de su valor. Los valores navieros bajan en bolsa como consecuencia de las pérdidas sufridas. Y los navieros no podrán mejorar sus unidades y reforzar su eficiencia, mientras el gobierno no les libere del peso de tantos impuestos y gabelas que los asfixian.»

DISMINUYE EN ALEMANIA

EL TONELAJE AMARRADO

Ha vuelto a disminuir el tonelaje amarrado en el mes de abril. De los buques pertenecientes a los miembros de la Asociación de Armadores de Alemania había amarrados, 131, por 429.263 tons. en 1.º de mayo; las cifras correspondientes un mes antes eran: 159 y 463.215 tons. Esto representa una disminución percentual de 13,3 % a 12,3 %.

Más de la mitad del tonelaje amarrado en 1.º de mayo era de buques de 500 a 2.000 tons., descomponiéndose en dos grupos así: 42 buques, por 31.772, entre 500 y 1.000 tons. y 27 buques, por 39.271 tons. de 1.000 a 2.000. Fueron amarrados cuatro buques superiores a 10.000 tons., 76.474 tons.

En el total amarrado había 47 buques, por 214.737 tons., entre 11 y 15 años y 44 buques por 70.349 tons., de más de 25 años.

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



(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, ESMALINA (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

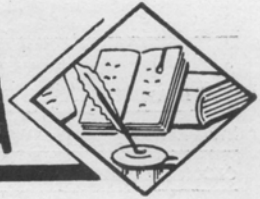
TELÉFONO 33-46

APARTADO 220

Dirección Telegráfica: VEAR



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



DISPONRIENDO SE ABONEN A LA
COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA
LAS CANTIDADES QUE SE INDICAN
POR LOS SERVICIOS PRESTADOS

Ilmo. Sr.: La Compañía Trasmediterránea, concesionaria de los servicios de comunicaciones marítimas de Soberanía, correspondientes a los comprendidos en el pliego de condiciones aprobado por Orden ministerial de 4 de diciembre de 1930 («Gaceta» núm. 339) eleva instancia en súplica de que se abone un millón seiscientos setenta y cuatro mil trescientas veinte pesetas cincuenta céntimos (1.674.320,50) como dozava parte íntegra de la subvención correspondiente al mes de junio del año actual.

Este Ministerio, teniendo en cuenta la Orden ministerial de 30 de enero de 1931 (D. O. núm. 25), por la que adjudican dichos servicios a la mencionada Compañía, el artículo 4.º del Decreto de 4 de diciembre de 1930 (D. O. número 276) y lo informado por la Inspección general de Navegación, Secre-

taría general (Sección económicoadministrativa), se ha servido disponer:

Primero. Que se abone a la Comp.^a Trasmediterránea la cantidad de un millón seiscientas cincuenta y dos mil quinientas cincuenta y cuatro ptas. treinta y tres cts. (1.652.554,33) importe líquido de la dozava parte de la subvención correspondiente al mes de junio del año actual, por los servicios que le están encomendados.

Segundo. Que la referida cantidad deberá ser abonada con cargo al capítulo segundo artículo segundo, Subsección 2.ª del presupuesto de este Ministerio, prorrogado para el segundo trimestre del año actual; y

Tercero. Que la Compañía Trasmediterránea queda obligada a justificar los servicios que se le abonan, dentro del plazo que determinan los artículos 73 y 74 del pliego de condiciones de escritura de contrato.

Madrid, diez y ocho de junio de mil novecientos treinta y cuatro.

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




AMPLIANDO HASTA EL 31 DE DICIEMBRE
EL PLAZO PARA QUE LOS BUQUES NA-
CIONALES DE PASAJE ESTÉN EN POSESIÓN
DE LOS CERTIFICADOS DE SEGURIDAD

Excmo. Sr.: Como continuación a la Or-
den ministerial de 29 de diciembre de 1933,
inserta en el Diario Oficial de este Ministe-
rio de fecha 30 de diciembre de 1933, nú-
mero 304 S.,

Este Departamento ministerial se ha servi-
do ampliar hasta el 31 de diciembre del co-
rriente año el plazo que la referida Orden se-
ñala para que los buques nacionales de pasaje,
a los que el Convenio Internacional de Segu-
ridad de la Vida humana en la Mar sea de
aplicación, esté en posesión de los certificados
de seguridad.

Madrid, primero de junio de mil novecien-
tos treinta y cuatro.

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

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

ARTILLERÍA N.º 46

GIJÓN



Y TIPOS MONOPOLIO

CANIVELL Y FERNÁNDEZ LTDA.

TIPOS ESPECIALES PARA MOTORES

Y MÁQUINAS MARINAS

Oficinas: Humedal, n.º 3

Almacenes: Sanz Crespo

GIJON

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

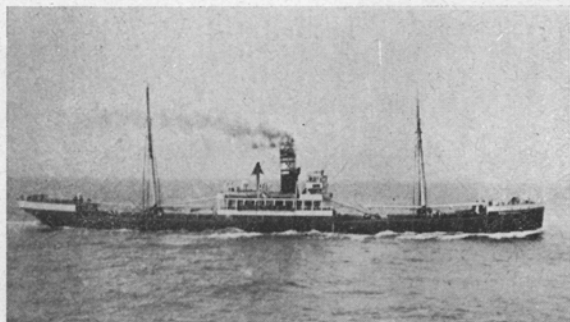
FLETAMENTOS :: COMPRA-VENTA DE BUQUES

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 :: Telefono 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, 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, Marmarah, Kínitra, Salé, Rabat, Casablanca, Arancor, Mazagán, etc.—PLANO DE PESCA C.—Desde Mazagán a Sim con los pesqueros de Katin, 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

PUBLICITAS 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

COMPañIA EUSKALDUNA

DE CONSTRUCCION Y REPARACION DE BUQUES

BILBAO

ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE CONSTRUCCIONES NAVALES

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

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

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

Fabricación de tornillos, tuercas y remaches.

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

Dirección postal, Apartado 13 - Bilbao

Dirección telegráfica, Euskalduna - Bilbao

GASCUE Y CRUZ

San Sebastián y Pasajes

Consignatarios

Carbones

Fletamentos

AGENTES COMERCIALES

DE LA

Sdad. Metalúrgica Duro-Felguera

Dirección Telegráfica y Telefónica:

GASCUECRUZ

Teléfono... 10.435.— San Sebastián

... 5.149.— Pasajes

Jesús García Castillo

Armador y Consig-
nario de buques



Fletamentos



Agente de la Compañía
Naviera

SOTA y AZNAR

Telegráficas: JESUSGARCIA

Teléfono 2484

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

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 C° de New-Orleans, LA.

(Servicio regular entre los puertos del Golfo y España)

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

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

The Union Marine Insurance C° 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 90 por 100 de la flota mundial emplea esta patente.

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

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

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

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

«FUNNEL PAINT».—Pintura ignífuga para chimeneas.

«BLACK TOP SIDE».—Pintura para costados de buques.
«DANBOLINA». «LAGOLINE». Esmalte «SUNLIGTH».
«UNION JACK». «ESMALTES PARA JUGUETES».
«PINTURAS Y BARNICES SECADO AL AIRE LIMPIO».
«A LA ESTUFA». «BEDSTEAD PAINT» (para camas).
«FURNITURE VARNISH». «FURNITURE» ENAMEL (barniz y esmalte especiales para muebles). «MOTOR PAINT». Pinturas decorativas «LAGOMAT». Pintura al agua «ODI» (brillantes 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, BARATAS.

Oficinas
de Bilbao
BILBAO

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

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