



AÑO V

GIJON 15 DE SETIEMBRE DE 1934

NÚM. 94

FILATURAS VALENCIANAS REDÓN, S. A.

Fábrica en Paterna. - Teléfono 22

Valencia, Ruiz de Lihory, 7. - Teléfono 15453

Fabricación especial—con patente de invención y procedimiento exclusivo de elaboración—de **HILOS DE CÁÑAMO BLINDADOS** con la total integridad y largo de fibras, PARA LA CONFECCIÓN DE TODA CLASE DE

ARTES DE PESCA



Confección de Artes para la Pesea de «PAREJA», «TRAWLER», «BAGA» y demás aparejos de arrastre.

Piolas, Palangres, Trasmallos, Sondas, Trenzas, Malletas, etc., etcétera.

LAS CARACTERÍSTICAS DE NUESTROS GÉNEROS SON LA CALIDAD INSUPERABLE Y LOS MEJORES

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.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)

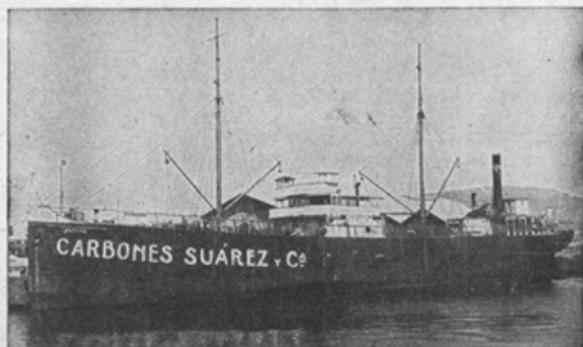
Agente de la Compañía Transatlántica-Barcelona

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.		
	Cuarto plana... 20 id.		
Cubierta interior...	Plana completa. 50 ptas.	↓	Descontos. { Contratos por un semestre . 10 % Contratos por un año 25 %
	Media plana 30 id.		
	Cuarto plana... 15 id.		
Demás hojas.....	Plana completa. 40 ptas.	↓	Los anuncios en texto no tienen descuento.
	Media plana 22 id.		
	Cuarto plana... 12 id.		
			Suscripción por un año a la Revista... 25 ptas. Id. por un semestre..... 13 id.
			Los anunciantes recibirán la Revista gratis.



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 PUNTA 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

VILLAJYOUSA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

TELÉFONOS:

CADIZ: Plocía, 13.

N.º 2734

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

N.º 2724

VILLAJYOUSA (Casa Central).

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

CORDELERIAS REUNIDAS, S.A.

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

MADRID

Dirección telegráfica:
C. ORESA

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"

EFECTOS NAVALES

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

ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

GIJÓN
MUELLE, 30

TELÉFONO 31-38
Direc. 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

DERECHO MARITIMO

Principios generales, y legislación mercantil, administrativa e internacional por

F. Fariña.- Auditor de la Armada

T. Olondo.- Subinspector de la Marina Civil

Única obra que recoge el conjunto actual de nuestro derecho marítimo, exponiendo metódicamente el funcionamiento y la reglamentación de las instituciones marítimas.

De necesario uso para los Capitanes y Pilotos de la marina mercante, funcionarios de diversos servicios marítimos, Armadores, Consignatarios, Abogados, etc. — PRECIO: 35 PESETAS.

Los pedidos a **D. Timoteo Olondo**

Subsecretario de la Marina civil. (Ministerio de Marina).

ANTONIO T. VEGA

GIJON

Consignación y fletamento de buques

Seguros marítimos

Suministro de carboneras en todos los puertos

Corredor para la compra-venta de buques

Agentes en todos los puertos

DIRECCIONES

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

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 15 DE SETIEMBRE DE 1934

NÚM. 94

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

LA BAJA DE LOS FLETES

Necesidad de una inteligencia entre los navieros

Para el mercado de fletes de esta región la temporada estival ha sido siempre de gran merma en su actividad, aún en los años de mayor auge, puesto que los carbones tienen en dichos meses una importante baja en su demanda. En los últimos años se ha acentuado sensiblemente esta depresión hasta tal punto que los meses de Junio, Julio y Agosto transcurrieron bajo el peso de una aguda crisis para el tráfico asturiano, que, por cierto, en este año ha comprendido también el mes de Mayo e igual característica lleva Septiembre.

Víctimas de este precario estado son los navieros que acuden con sus buques al tráfico de carbones, los cuales, si difícilmente se desenvuelven en el resto de las épocas del año, al llegar los meses de referencia se ven y se desean para conseguir la colocación de su flota, aun admitiendo tipos de flete ruinosos en alto grado que les originan sensibles pérdidas. Por este motivo, de unos años a esta parte, no transcurre ningún verano sin que sea considerable el número de buques que son amarrados, puesto que los reducidos cargamentos

que se transportan los efectúan casi en su totalidad los barcos propiedad de las empresas mineras, que así y todo tienen momentos en que han de entretenerlos con otras mercancías por carecer de fletes para carbones.

Esto se viene repitiendo uno, dos, tres años, y lo que más nos sorprende es que los navieros afectos a este tráfico, cuyos intereses sabemos positivamente están siendo malparados, no hayan puesto algún remedio para impedir la repetición de los hechos, aprovechada por los fletadores en general para no cotizar fletes que sean, por lo menos, medianamente remuneradores. Así nos hemos expresado en diferentes ocasiones ocupándonos de la difícil situación del mercado asturiano, y en el pasado mes de abril, preveyendo una temporada estival tan desastrosa como la del año anterior, dimos la voz de alarma y sugerimos la imperiosa necesidad de que tenían para enfrentarse a los meses de aguda crisis que se avecinaba, crisis ésta, que aún a mediados de septiembre actual reviste los momentos más culminantes.

La continuidad del torpe desenvolvimiento del tráfico de carbones, que incluso ahora en las épocas del año de mayor actividad no alcanza un estado normal para que los navieros puedan resarcirse de las pérdidas que sufren en la estival sino que también se las acarrea, traerá como consecuencia la desaparición de esta flota, ya de por sí vieja y cada día más imposibilitada de defenderse y de la que no es posible, ni pensarlo, en su remozamiento, puesto que las utilidades no existen, ni siquiera queda el más pequeño margen que permita una prudencial conservación.

Al Gobierno compete tomar medidas de protección para que esto no suceda y por ello debe prestar mejor atención al Cabotaje restringido, tráfico al cual no da la importancia debida. Está dispuesto el que se fije una tarifa de fletes mínimos, la cual no se ha establecido aún y que de imponerse salvaría en gran parte el precario estado en que se encuentran la totalidad de los armadores que concurren a Asturias con sus flotas.

Pero también los citados navieros no deben olvidar que parte de la culpa de que la situación sea tan desesperada para ellos es producto de la carencia de una mejor comprendida unión con la que pudieran enfrentarse impidiendo la ruina a que están abocados de continuar así algún tiempo más. De esto tam-

bién nos hemos ocupado en diferentes ocasiones y lamentamos una vez más la falta de inteligencia entre dichos navieros para ir de mutuo acuerdo en la fijación de fletes, puesto que el pretender establecer una competencia en los momentos actuales en que el mercado está sobran-te de tonelaje disponible y las órdenes son escasísimas, no puede ser beneficioso para ninguno, por muy buenas condiciones en que se encuentren para competir, y sí sólo perjudicar sus intereses y los del resto de los armadores.

Es lamentable, y más que lamentable incomprensible, la apatía de estos señores armadores que no ponen los medios para evitar la deplorable situación que vienen resistiendo desde hace tiempo, y también es incomprensible que a cuantos proyectos de mutua inteligencia se han lanzado con el fin de remediar el ruinoso estado de este tráfico, no hayan acudido como un solo hombre a aceptarlo, a fin de que fuesen puestos seguidamente en práctica.

Si la temporada estival ha sido pésima este año, para los futuros meses el panorama no es nada tranquilizador, que digamos. Dejemos, pues, correr el tiempo y veremos cuándo va a ser la fecha en que los navieros se dan cuenta de la errónea actitud en que se encuentran colocados.

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



Apenas si se han concertado operaciones de fletamento durante la pasada quincena, careciendo el mercado de órdenes nuevas para cumplimentar, como consecuencia de la reducida demanda que tienen los carbones asturianos.

Buques de todos los portes se ofrecen con insistencia por sus armadores sin conseguir colocación, aún admitiendo sin reparos las cotizaciones de fletes francamente reducidos que vienen rigiendo, y que sin duda alguna han de producir pérdidas a aquellos que los acepten.

La crisis de este mercado, a pesar de la proximidad del otoño, es como pocas veces se ha registrado y lo prueba el que continúen amarrados bastantes buques y que otros más no tardarán en serlo, ya que la impresión es pesimista sin poder confiar en el más leve resurgimiento en la demanda de tonelaje.

Son por ello muy grandes las dificultades con que tienen que enfrentarse los navieros

para dar entretenimiento a sus buques, puesto que también en los demás sectores marítimos las demandas son restringidas. Esto da lugar en algunos casos a que los buques permanezcan en puerto varios días en espera de flete y ante la imposibilidad de encontrarlo, tengan que salir en lastre para otro destino, donde su armador consiguió viaje, en la mayoría de los casos también improductivo.

Los retornos carecen también de suficiente animación. Continúa la demanda de buques para cargamentos de sal, pero a base de fletes reducidos. Los viajes con madera para minas destinados a este puerto, son rechazados ahora por los armadores, dadas las dificultades que hay para descargarlos debido al conflicto creado por el personal de carga y descarga, que ha originado se reúnan muchos buques en espera de ser descargados, los cuales sufren estancias prolongadísimas.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

Pasajes	—Vp.	480 ts.	Ptas. 10,—	Langreo
San Sebastián	»	180 ts.	» 10,75	Id.
Bilbao	»	150 ts.	» 10,50	Norte
Coruña	»	220 ts.	» 10,—	Fomento
Vigo	»	450 ts.	» 11,25	Langreo
Vallcarca	»	2.100 ts.	» 17,25	Id.

AVILÈS a

Coruña	—Vp.	220 ts.	Ptaš. 10,50
------------------	------	---------	-------------

PRAVIA a

Pasajes	—Vp.	200 ts.	Ptas. 11,—
Bilbao	»	3.000 ts.	» 7,—
Id.	»	1.000 ts.	» 7,10
Id.	»	800 ts.	» 9,—
Id.	»	200 ts.	» 9,25

RETORNOS:

Bilbao-Pravia	—Vp.	2.000 ts. mineral	Ptas. 5,—
Betanzos-Musel	»	220 ts. pinos	» 11,—
Corcubi6n-Musel	»	540 ts. id.	» 10,50

Hijos de CASIMIRO VELASCO

Telegramas y Telefonemas: **CASIMIRO**

Apartado núm. 67

GIJÓN

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 Viz-
caya, de S. A. Fábrica de Mieres, de
S. A. Vapores Costeros, de Ibarra
y Compañía, de Compañía Trasmed-
iterránea, 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 cru-
zamientos de vías, material
para señales, etc.

DIQUE SECO

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE BUQUES

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES DE
MÁQUINAS, CALDERAS, ETC.

MAQUINARIA Y MATERIAL PARA OBRAS
PÚBLICAS Y PUERTOS

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: TALLERES

DIRECCIÓN POSTAL: APARTADO N.º 10

ASTILLERO (SANTANDER)

TELÉFONO NÚM. 20



MERCADO DE CARBONES



Persiste la misma paralización para la demanda de carbones que venimos reseñando desde anteriores quincenas. La quietud del mercado hullero es tal que ni los granos, que pocas veces son las que no tienen suficientes compradores, abundan ahora en todas sus clases. Por esta causa, la mayoría de las minas procuran reducir sus explotaciones en lo posible y por tal causa trabajan en forma restringida evitando así reunir «stocks» considerables, ya que a pesar de tocar a su fin el verano, no han aparecido todavía solicitudes para comprometer partidas de alguna importancia para servir en futuros meses. La situación es, pues, francamente crítica para la industria hullera y el malestar en toda la cuenca minera se acrecienta cada día más.

Existen algunos conflictos obreros y entre ellos uno de bastante importancia surgido en el pozo de «El Fondón», propiedad de la empresa «Duro-Felguera», la que parece ser tomará serias medidas ante la actitud adoptada por los obreros, temiéndose que esto pueda dar lugar a mayores complicaciones. También hay otro conflicto en el puerto de Gijón-Musel, cuyos obreros se han declarado en huelga el día 8 del actual, efectuándose las faenas desde entonces con un reducido número

de personal, insuficiente para atender las necesidades del puerto, por lo que se originan demoras en los despachos de los buques, dada la poca celeridad que puede imprimirse en las estibas de carbón.

Los embarques de este mineral efectuados en estos puertos durante la primera decena de septiembre han sido bastante reducidos, alcanzando solamente los siguientes tonelajes: Musel-Gijón, 39.566; Avilés, 8.420, y San Esteban de Pravia, 15.132 tons.

Es reducidísimo el número de buques sometidos a los distintos turnos, habiendo cargaderos que incluso tienen días que carecen de barcos para el cargue. Los despachos podrían obtenerse en breves días, pero las causas antes apuntadas lo impiden, aunque así y todo las estancias no alcanzan muchas fechas.

Los precios actualmente vigentes para las industrias obligadas son así:

	Sobre vagón	Franco bordo
Cribado y galleta	49,90 ptas.	58,15 ptas.
Granza	40,90 »	49,15 »
Menudo	36,30 »	44,55 »
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

IMPORTANTE DECRETO

La fabricación de combustibles líquidos

En la «Gaceta» del 1.º del corriente ha aparecido un decreto de la Presidencia relacionado con la fabricación de combustibles líquidos nacionales cuya ejecución significará grandes beneficios para la industria hullera asturiana. Dada la gran extensión del mismo hacemos un resumen de su esencia.

La parte dispositiva del referido decreto establece que el Estado, por medio de la Campsa, se hará cargo de la adquisición de la producción de los combustibles líquidos lubricantes y estantes derivados que se obtengan por Sociedades exclusivamente nacionales establecidas en las zonas más importantes en yacimientos de primeras materias, hullas, lignito, etc. Para hidrocarburos ligeros de fábricas que utilicen hullas como primeras materias con una capacidad mínima anual de 25.000 toneladas se señala el precio de 0,70 pesetas litro; con capacidad de producción anual de cincuenta a cien mil tons., a 0,48 pesetas. Las fábricas que utilicen lignitos con una capacidad mínima de 6.000 tons. el precio de 0,55 pesetas litro; con una capacidad máxima de 50.000 tons. a 0,35 pesetas. La denominación de hidrocarburos ligeros se da a aquellos aptos para motores de explosión. El precio de los demás hidrocarburos pesados y sus derivados será fijado oportunamente por el Gobierno de acuerdo con la Campsa. Los anteriores precios pueden ser modificados por modificaciones en el trabajo y otras que alteren los precios de las primeras materias, costo de

mano de obra o suministros y por el perfeccionamiento gradual de la producción. Estas revisiones se harán a petición de los fabricantes.

Esta primera etapa de nacionalización de combustibles tendrá un volumen total de producción como máximo de 200.000 toneladas anuales.

A continuación se ordena que se abra por decreto un concurso entre las sociedades particulares exclusivamente nacionales que deseen instalar en España la fabricación de hidrocarburos, acogiéndose a esta oferta de compra por el Estado de los productos obtenidos, los cuales deberán solicitarlo del ministerio de Industria en la Dirección General de Minas, debiendo acompañar Memoria explicativa del planteamiento económico industrial, con el proceso de fabricación, precios, plazo máximo de la instalación, así como pruebas industriales efectuadas y garantía favorable de su resultado.

Las fábricas que utilicen hulla como primera materia no podrán obtener el combustible con la intensificación de las actuales explotaciones ni estableciendo otras nuevas, sino que tendrá que plantearse a base de la adquisición de parte o de todo el menudo sobrante por falta de absorción del mercado consumidor, salvo en el caso de que el abastecimiento del mercado de las fábricas de producción requieran la intensificación en la extracción de estos carbones, que será regulada por el Co-

mité de Combustibles, cualesquiera que sean las relaciones entre las entidades productoras de hidrocarburos con las sociedades mineras explotadoras de hulla. No podrá considerarse consumo propio a los efectos de la aplicación, los cupos de producción a los mineros. Ese suministro se hará por la Federación de los Sindicatos carboneros de España y en las condiciones generales de distribución será condición indispensable determinar en las solicitudes el destino y aplicación que habrá de darse a los semi-cocks producidos por la destilación. Estos no se podrán ofrecer al mercado sin la previa autorización del Comité de Combustibles, y los solicitantes depositarán como garantía de cumplimiento de las ofertas de instalación el 10 por 100 del valor de la instalación propuesta que les será devuelta en cuatro plazos. También será condición indispensable que para en la construcción se utilicen materiales nacionales, salvo los que no sean fabricados en España.

Al Comité de Combustibles le compete la intervención del Estado en la producción y cuidará de que exista la debida coordinación. En el suministro de combustible señalará la cuota que corresponda para contribuir a los gastos de su funcionamiento, y aplicará sanciones, etc., proponiéndose también la cons-

trucción de laboratorios que colaboren con dicho Comité.

Este es el primer paso que se da en España para la aplicación de los carbones convertidos en combustibles líquidos y no dudamos que este ensayo será precursor de una era de prosperidad para la industria hullera nacional, que como la de otros países viene arrostrando una profunda crisis por falta de suficiente colocación para los carbones que se producen. Esta nueva orientación para dicha actividad industrial está dando excelentes resultados en el extranjero y es de esperar que aquí quepa idéntica suerte. Desde hace tiempo venimos ocupándonos en las páginas de esta Revista de los ensayos que en Inglaterra y Alemania se están realizando sobre la conversión de los carbones y hemos propugnado en distintas ocasiones para que en España se haga semejante labor, por creer que esto será una de las formas viables para librar a la industria hullera de su precario y quebrantado estado. Por ello, al conocer el referido decreto no podemos menos de congratularnos y hacer votos porque sea aquí pronto una realidad la fabricación de combustibles líquidos.

ANUNCIESE USTED EN «ASTURIAS MARÍTIMA»
DIRECCIÓN: APARTADO DE CORREOS 232 - GIJÓN

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

HUELGA EN EL PUERTO DEL MUSEL

Los perjuicios que esto causa a la navegación

En el puerto del Musel, el corazón del tráfico de Gijón, existe actualmente una anomalía que, como consecuencia de ser aquél el motor de todo el movimiento comercial local, repercute en la vida de la población en general. La anomalía se debe a una huelga que tiene el siguiente origen:

Como es sabido, a la una de la tarde del día 8 del actual comenzó la huelga general en el puerto del Musel igual que en el resto de las industrias de toda la provincia, holgando todos los obreros sindicados. En dicho puerto del Musel trabajaron algunos obreros de la plantilla fija de la Patronal más tres de la suplente; los primeros están dentro de una organización que no es afectada a las Federaciones de la U. G. T. y C. N. T., pero los tres últimos pertenecen a estas organizaciones.

La patronal premió la asistencia al trabajo de estos tres últimos obreros pasándolos a la plantilla fija, y el lunes 10, al reanudar las faenas todos los obreros del puerto y encontrarse con esta novedad, se declararon en huelga.

Entre la Patronal y los obreros no pudo llegarse a un acuerdo y en su vista los últimos han hecho nuevas peticiones de aumentos de salarios, reintegro de personal seleccio-

nado en anteriores movimientos y otras. La anomalía continúa en el momento de cerrar este número y ella se ha agravado por haberse extendido la huelga a los transportes, pues los obreros no quieren levantar del puerto las mercancías que descargan los obreros que siguen trabajando.

Como en un principio decimos, el puerto del Musel es el alma de toda la vida de la población y su paralización, aunque sea en parte, nos afecta a todos grandemente. Claro es que quien más sufre con esta paralización es el tráfico de los barcos, los cuales tienen que sufrir demoras, grandemente perjudiciales para sus intereses y que agravan la crisis que vienen arrastrando, siendo todo, como se ve, palos para la navegación que nada tiene que ver en este pleito y que se la pone en un difícil trance.

Nosotros, en nombre de los intereses de la navegación, tan perjudicados como queda expuesto, reclamamos una urgente solución en nombre de toda la economía local y de la tranquilidad pública, pues ya se dió lugar a un lamentable hecho, y también para que no sufra más la riqueza naviera, en estos tiempos tan difíciles para ella que viene atravesando.

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



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

No ha variado el tono de acusada firmeza en la mayor parte de los mercados que registrábamos en nuestra edición anterior. Algunos días, en la zona del Plata aumentó de tal forma la demanda atraída por las buenas noticias difundidas, que los precios se deprimieron ligeramente, aunque al fin volvieron a reanimarse a medida que la demanda aumentaba. Los mercados orientales aparecen bien situados y se animan los centros de operaciones para el maíz sudafricano.

La fuerte reacción iniciada en los mercados de granos de la zona del Plata influye favorablemente desde hace algún tiempo sobre la demanda de fletamentos. Las pertinaces sequías y calores del Norte, han producido un mejoramiento general en toda esta zona. Se fletan buques de 6.400 tons. a puertos a elegir de R. U. y a Amberes y Rotterdam, desde San Lorenzo, al tipo de 17/; otro de mediano tonelaje del mismo punto a varios puertos del R. U., a razón de 16/3.

En el sector norteamericano, hay una ligera reacción favorable que persiste todos estos últimos días, debido sobre todo a la falta de tonelaje, que se había alejado de esta zona. Se fleta buque de 30.000 q. r. s. a tipos ligeramente superiores, 1/10 ½ por q. r.

Hay buena demanda en la zona oriental, especialmente en los mercados australianos por los cargadores de trigo, aunque se resisten a pagar los fletes que los armadores demandan. Hay un buque griego de 6.000 toneladas, fletado a razón de 26/3 para cargamento de arroz, Saigón a Marsella, Burdeos y Hamburgo. Otro de 7.000 tons. alcanzó el tipo de 26/6, legumbres de Dairen a Rotterdam y Hamburgo, para el mismo mes.

No hay mucha actividad en los mercados trigueros del Mar Negro, pero los cargadores del Danubio aparecen más interesados.

CARBONES

En los últimos días parecían intensificarse las actividades en el sector de Cardiff y aumentaron los buques a la carga. Tamaños medianos tienen una demanda estacional que aumenta en esta época, granzas y grancillas ven colmada su oferta por una demanda activa y los de gas, tienden a mejorar, aunque por ahora tengan tipos de cotización extremadamente bajos. Los cribados se cotizan mejorando relativamente sus precios anteriores; no varían carbones metalúrgicos, y aglomerados.

En general las condiciones de la zona de Swansea han sido buenas y todas las variedades de la antracita, calidades superiores especialmente, desarrollan una actividad sostenida y se cotizaron a precios muy favorables; las calidades inferiores, tuvieron una demanda más firme. Cortados a máquina, galletillas «french» aparecen bien cotizados y es difícil hallar clase ninguna de grancillas o comunes para entrega inmediata. Los de vapor secos tienen moderada demanda, y las calidades para gas se mantienen firmes.

En el sector de Newcastle, es buena la situación para las variedades mejores de los carbones de vapor, y resulta difícil hallar oferta para entrega inmediata, siendo buenas las perspectivas por el resto del año, con tendencia alcista. Asimismo es buena la demanda de Tynes y Durham, tipos mejores, que alcanzan valores firmes. En cambio los Tyne para gas, calidades buenas y medianas, aparecen mal colocados y con demasiada oferta.

Las condiciones del mercado de Glasgow continúan firmes y se mantienen buenos precios. Galletillas lavadas mantienen su buena situación, pero, en cambio, bajó desde entonces la demanda de «singles» y «pearls». Los carbones de consumo aparecen muy solicitados. Los de vapor, lothians, ven mejorar sus salidas y elevar sus precios anteriores.

HISPANO RADIO MARÍTIMA

Alcalá, 16 - MADRID

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



(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 Telefónica: VEAR



Y TIPOS MONOPOLIO

CANIVELL Y FERNÁNDEZ LTDA.

TIPOS ESPECIALES PARA MOTORES

Y MÁQUINAS MARINAS

Oficinas: Humedal, n.º 3

Almacenes: Sanz Crespo

GIJÓN

Se botan al agua dos nuevos buques

El viernes día 7 del actual se botó al agua en la dársena de Fomento donde tiene instalados sus Astilleros don Ramón Fernández Montes, la nueva motonave "Don Quijote" que dicha factoría construyó para el armador gijonés D. Antonio Suardiá, que así ve aumentada su flota.

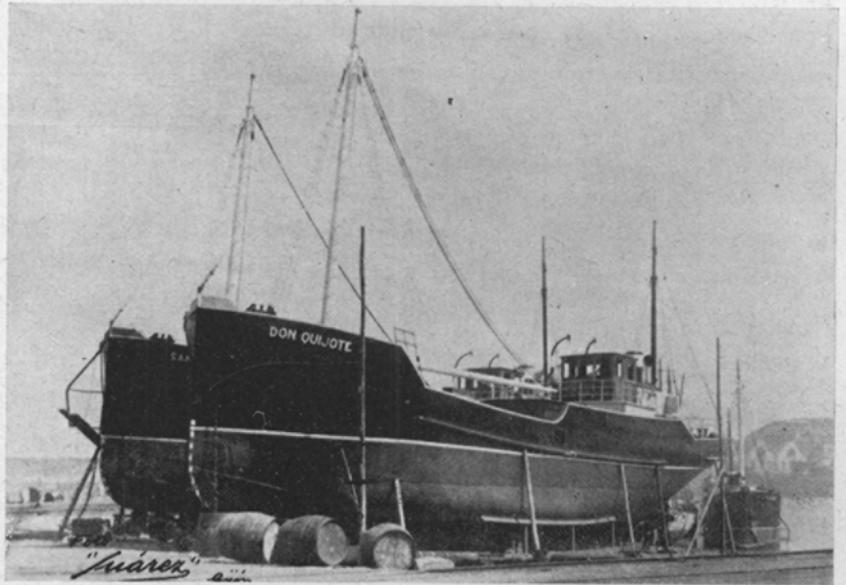
El "Don Quijote" es el número siete de los buques construídos en estos Astilleros en el transcurso de tres años, lo que supone un magnífico esfuerzo de los citados Astilleros que con su labor dan honra a la industria gijonesa.

Para dar al lector una idea de lo que es este nuevo buque consignamos aquí sus características: eslora total, 30,60 metros; manga, 6,30; puntal en el saltillo, 3,50, y puntal en la cubierta, 2,60. Además diremos que el buque va equipado con un magnífico motor de la Compañía Española de motores "Deutz Otto Legítimo", de 120 H.P., marca de reconocida garantía como lo prueba el que tengan instaladas todas las motonaves del Sr. Suardiá motores de esta casa.

La carga de este buque es de 225 tons. con un andar de 8 millas y está destinado por su armador al tráfico de cabotaje en nuestra costa y es de las naves que se construyen con arreglo a todas las necesidades modernas y resulta de una gran eficiencia como lo exige actualmente la crisis que en todos los órdenes estamos atravesando, tanto en España como en el extranjero.

El día 13 del actual se echó al agua en los mismos Astilleros la motonave "Sancho Pan-

za", de las mismas características de la anterior y encargada por el mismo armador, construída también en los Astilleros del Sr. Fernández Montes y que hace el número nueve. Ambos buques fueron proyectados y diri-



gidos por el ingeniero naval don Ángel Riva Suardiá, cuya competencia y maestría en estos trabajos de construcción de buques está bien acreditada.

Merece especial mención en las reseñas de estas botaduras el armador don Antonio Suardiá, cuya altruista labor queda bien patentizada con señalar que en los momentos actuales de crisis y llevado de sus aficiones a las construcciones navales, encarga buque tras buque, mitigando el agudísimo paro que siente la industria metalúrgica y aumentando la flota gijonesa.

Por todo ello, enviamos nuestra sincera felicitación al armador, ingeniero y constructor de estos buques por la patriótica labor que vienen realizando en bien del interés general.

LOS COMPETIDORES DE LA MARINA MERCANTE INGLESA

ANÁLISIS DEL TONELAJE «OCEAN-GOING»

Aunque Francia posea más tonelaje del llamado «ocean-going» que Holanda y muy poco menos que Alemania, y aunque haya subsidiado su comercio marítimo en una forma u otra, más y más tiempo que ningún otro país del mundo, nunca ha sido considerada, cosa extraña, como un competidor serio de la marina mercante de Inglaterra. Su objetivo parece haber sido siempre el sostenimiento de una flota mercante a la medida de las necesidades mínimas de su comercio naval con el exterior y con sus colonias. Al contrario de otros países que también subsidian su flota, Francia no invade abusivamente rutas de un comercio que le es ajeno. España, cuya flota «ocean-going» nos proponemos analizar aquí también, tiene un pequeño contingente, y aunque su competencia en ciertas rutas no ha sido muy enconada, ha sido, en bastantes ocasiones, irritante.

A pesar de la posición que Francia y España ocupan hoy entre los países marítimos, no debe olvidarse que más de una vez en el curso de la historia, Francia ha sido un serio competidor de Inglaterra y que España fué antaño señora de los mares y que la ciencia de la navegación le debe aportaciones muy interesantes. La flota «ocean-going», es decir, la formada por buques de 3.000 tons. en adelante, que Francia y España poseen, son analizadas en la tabla que insertamos al pie, referidos a distintos tipos de buques con el detalle de los que fueron construídos antes y

durante 1920. Acompañamos el dato de los mismos referidos a Inglaterra.

FRANCIA OPERA SOBRE

BASES NACIONALES =

La proporción del tonelaje «ocean-going» construído antes de 1920 y en este año, o sea, el 39 %, es exactamente la misma que la de Inglaterra. En estos últimos meses, Francia ha vendido lo que para ella es un número importante de buques para el desguace, y unos pocos a países extranjeros, que continuarán navegando. No hay nada que demuestre en su caso de que tenga intención de reducir sus buques de carga en favor de los «liners»; aparece más bien racionalizando su tonelaje según se reducen los servicios en que está especialmente interesada sobre bases nacionales, sin referencia a lo que otros países hagan. Considera atentamente sus propios intereses y si otros países siguieran su ejemplo, la industria marítima del mundo sería más próspera de lo que es. En cuanto se refiere a buques de carga, su número ha decrecido en un 37 % comparado con setiembre 1932 y el tonelaje disminuyó también en 189.205 tons. gruesas, o sea, un 17,5 %.

Con excepción de Grecia, Suecia y España, el tonelaje de carga de los principales países ha decrecido, durante los dos últimos años; Inglaterra disminuyó el suyo en un 15,6 %.

Poco hay que decir respecto a tonelaje

«ocean-going» español. España tiene un buque menos de ese tipo, con respecto a setiembre 1932 pero el tonelaje total aumentó en 4.402 tons. En estos últimos años ha adquirido varios «tankers» del tipo «ocean-going», pero en general su flota no es de importancia y apenas significa nada en el orden de la concurrencia.

LA FLOTA DE CARGA MUNDIAL

Vamos a fijar someramente la situación de las doce principales potencias marítimas con

y antes de este año. Tres naciones solas poseen el 62,5 % de este tonelaje viejo; son: Estados Unidos, con 3.192.824 tons., o sea, 31,2 %; Inglaterra, con 1.991.314 tons., o 19,4 %, y Japón, con 1.222.028 tons., o 11,9 %. En efecto, esos tres países controlan la oferta de buques viejos de carga.

En los últimos dos años y en lo que se refiere a los doce países principales a que nos venimos refiriendo, ha habido una disminución de 453 buques y 2.042,622 tons., igual a

TONELAJE «OCEAN-GOING» DE FRANCIA Y ESPAÑA

TIPOS DE BUQUES (1)	FRANCIA				ESPAÑA				REINO UNIDO			
	Hasta 1920		Todas edades		Desde 1920		Todas edades		Hasta 1920		Todas edades	
	Núm.	Tons. bruto	Núm.	Tons. bruto	Núm.	Tons. bruto	Núm.	Tons. bruto	Núm.	Tons. bruto	Núm.	Tons. bruto
Buques de carga:												
A	43	257.717	71	414.812	8	45.087	21	122.114	214	1.214.091	398	2.242.398
B	29	131.012	57	256.861	12	52.044	17	74.953	103	471.145	383	1.755.023
C	32	108.618	65	220.177	52	175.171	71	239.467	89	305.178	203	717.885
	104	497.347	193	891.850	72	272.302	109	436.534	406	1.991.314	984	4.715.306
«Liners» de carga . . .	42	335.813	116	946.971	2	7.419	16	118.054	353	2.614.538	784	5.905.025
«Liners»	3	53.915	15	301.982	2	20.485	4	41.869	29	515.568	88	1.661.674
	149	887.075	324	2.140.803	76	300.206	129	596.457	788	5.121.420	1.856	12.282.005
«Tankers»	6	31.438	31	215.197	»	»	12	67.534	76	469.963	302	2.057.822
Totales	155	918.513	355	2.356.000	76	300.206	141	663.991	864	5.591.383	2.158	14.339.827
Por ciento en totales.		39,0		100,0		45,2		100,0		39,0		100,0
Buques de carga solo.												
Sepre. 30, 1932 . . .	147	711.200	230	1.081.055	78	297.170	110	432.042	601	2.919.457	1.169	5.589.056

respecto a los buques de carga. Poseen entre todas 3.340 buques que representan 15 millones 998.794 tons., de las cuales corresponden a Inglaterra, 984 y 4.715.306 respectivamente, es decir, un 29,4 % del tonelaje. Del total, cerca de dos tercios—2.135 buques o, para señalar exactamente, 10 millones 240.665 tons.—fueron construídos en 1920

(1) La denominación utilizada de buques de carga corresponde a buques de una velocidad menor de doce nudos; *A*, buque de 5.000 tons. gruesas o más; *B*, de 4.000 a 5.000 tons., y *C*, entre 3.000 y 4.000 tons. Los «liners» de carga, son buques de una velocidad entre 12 y 16 nudos, y los «liners» los que desarrollan una superior a 16 nudos.

un 11,3 %. Con excepción de Grecia, Suecia y España, todos los países han reducido sus flotas de carga; la disminución referida a Inglaterra fué de 185 buques y 873.750 tons., igual a 15,6 %. El tonelaje de carga, declinó, pues, en una proporción de unas 400.000 tons. anuales en el caso de Inglaterra y de 600.000 en el caso de los otros países. Este tipo de disminución de tonelaje continuará probablemente en los próximos dos o tres años, y acaso se acentuará.

J. THOMPSON.

Londres-Septiembre.

Se botó al agua el buque-motor «Fernando Póo»

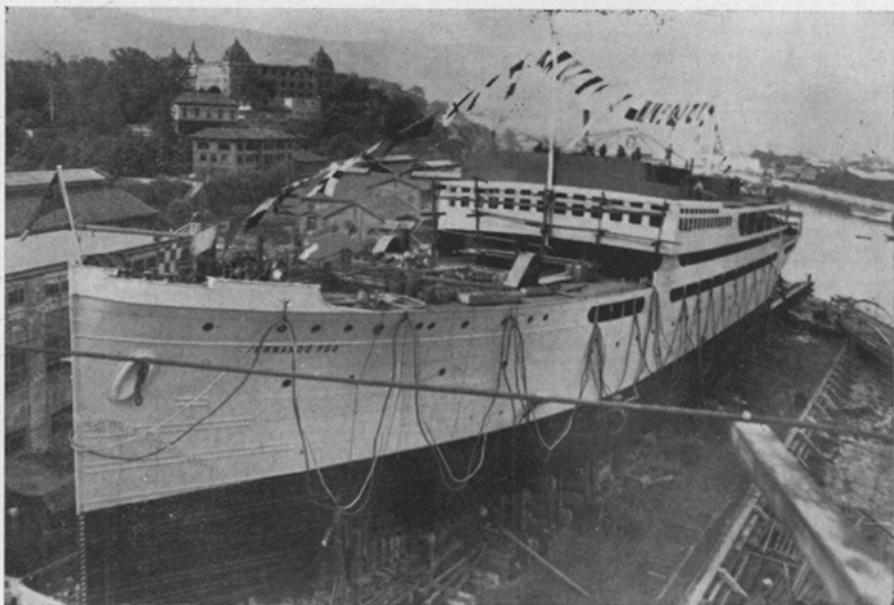
El día 28 del pasado mes de Agosto se botó al agua en los talleres de la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques, de Bilbao, el nuevo buque motor «Fernando Póo», de la Compañía Trasmediterránea, para pasajeros y carga general, destinado a la línea regular de Barcelona a Fernando Póo.

Se trata de un hermoso buque de 8.880 toneladas de desplazamiento, que cuenta con 60 camarotes de primera clase, 40 de segunda y 34 de tercera, pudiendo ir en el entrepuente otras 300 personas. Contará también con 100 tripulantes, lo que hace un total de 534 personas las que pueden ir bien acondicionadas en el buque.

Las características principales de éste son: eslora total, 124,413 metros; eslora entreperpendiculares, 110,400; manga, 16,400; puntal, 8,850; calado, 6,500; velocidad a media carga, quince nudos y medio; potencia de la máquina, 5.000 E. H. P.; propulsión a dos motores Diesel tipo Krupp.

La botadura no pudo ser más feliz y el nuevo buque gustó muchísimo a todos los inteligentes en la materia, habiéndose acreditado

una vez más los talleres Euskalduna de ser los mejores de España para la construcción de buques de gran porte, haciendo éste el número 97, de los allí construídos.



EL «FERNANDO POO» EN LA GRADA

A propósito de esta botadura, se nos ocurren las siguientes consideraciones que revelan el progreso de la industria nacional y las excelentes condiciones en que se encuentra la Compañía Euskalduna para competir en el mercado de la industria naval, no sólo con sus similares de España, sino también con las del extranjero:

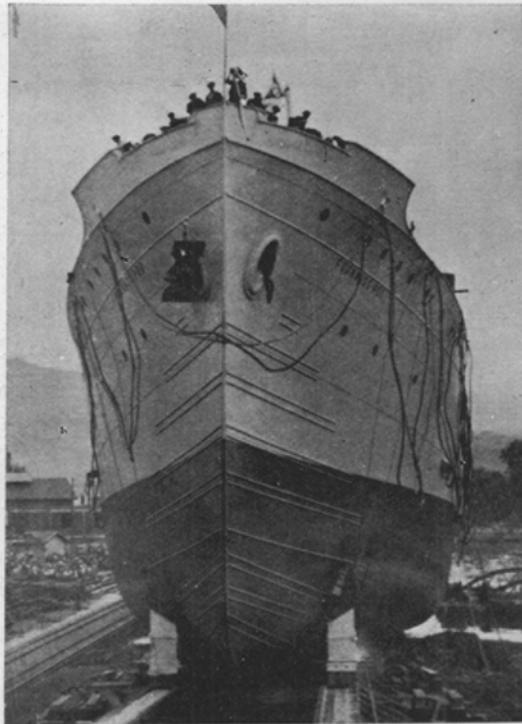
La reciente arribada del vapor «Indauchu» a Bilbao, nos da ocasión para, al mismo tiempo que demostrar la crisis de trabajo latente

en todos los astilleros nacionales y extranjeros, destacar la pujanza de los nuestros y sus condiciones para competir en el mercado internacional.

Hace pocos días ha salido de Bilbao el vapor francés «Commandant Charles Meric» después de haber sufrido una importante reparación de averías y visita. Hallándose este buque en Lisboa se sacaron a concurso las reparaciones y entre las diversas casas extranjeras que concurrieron, resultó más ventajosa y obtuvo la orden para ejecutar las obras la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques, a pesar del desplazamiento del buque, etc., pues entre las casas que presentaron pliegos había varias portuguesas y aún del mismo Lisboa, puerto en que se hallaba el buque. También concurrió la misma Compañía Euskalduna a concursos abiertos para reparar los vapores «Aviz» y «Save», fondeados en el mismo puerto de Lisboa y también resultaron las ofertas de esos Astilleros bilbaínos las más ventajosas, aún apesar de tener que contar con uno de ellos el importe del remolque a Bilbao y su retorno. Estas dos no se han llevado a cabo aun por diferencias surgidas entre los Armadores y la Compañías Aseguradoras.

Ultimamente, y es lo que nos ha decidido a dar a la publicidad estos casos por creerlos

aleccionadores y consoladores para nuestros Armadores, se sacó a concurso la reparación del vapor bilbaíno «Indauchu» que con averías de importancia, se hallaba fondeado en Worthington (Inglaterra). A este concurso han acudido once Casas inglesas muy importantes y algunas establecidas próximas al lugar donde se hallaba el buque; contra ellas sólo acudió la Compañía Euskalduna, de Bilbao, y aun apesar de tener que incluir el costo de una reparación provisional para permitir desplazar el buque a Bilbao, ha obtenido la orden para la ejecución de las obras por haber resultado su oferta más ventajosa, tanto en pesetas como en tiempo, que las demás concursantes.



Momento de ser lanzado al agua el «Fernando Poo»

Hay que hacer constar que todos los concursos citados han sido solicitados por las Casas Aseguradoras, todas ellas extranjeras, cuya seriedad y rigidez en la resolución de dichos actos son universalmente conocidas.

Así pues felicitamos a la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques, de Bilbao, que todos sabemos nunca se ha limitado a lo que por el Estado o por sus relaciones pudiera conseguir para mantener en marcha sus talleres, sino que siempre se ha dejado conocer y se hace temer por muchos astilleros y talleres similares de dentro y fuera de la Nación.

Un proyecto de desguaces internacional

El tonelaje mundial con más de 20 años de edad, es prácticamente igual al tonelaje amarrado. Es una curiosa y significativa coincidencia; todo el mundo conviene en que para llevar los fletes a un nivel remunerador, es preciso ajustar la oferta a la demanda. Hay dos maneras de llegar a ello: un acuerdo internacional de amarres o uno de desguaces. El primero es difícil de conseguirlo y de mantenerlo efectivo, luego.

Mientras existan los buques, cualquier mejoramiento en fletes tentará al armador a denunciar los convenios y a movilizar de nuevo sus buques. Por otra parte, si el tonelaje en exceso se desguaza, no existirá esa probabilidad; subirán los fletes, la confianza se restablecerá y se estimularán las construcciones modernas y eficientes. Claro está que es más difícil conseguir la adhesión a un proyecto de desguaces que a uno de amarres.

Si los fletes suben se suspenden los desguaces y vuelven al mar los buques. La respuesta a esta objeción, sin embargo, es que es posible insertar una cláusula en ese convenio internacional de desguaces, para evitar que por mucho que los fletes suban, vuelvan al mar los buques destinados a este fin.

La cláusula restrictiva consistiría en prohibir que se emplearan en el comercio, buques

más viejos de 20 años, en el comercio entre las naciones signatarias. Este «embargo» podría reforzarse en su práctica por la acción legislativa de los Gobiernos interesados.

Si se llegara a este acuerdo, el método más simple para definir el tonelaje anticuado, sería llegar a un registro de buques más viejos de 20 años. No todos los países principales — se consideran doce, entre los cuales figura, en undécimo lugar, España — darían su asentimiento al proyecto. ¿Pero es que necesitaría la unanimidad? Lo importante sería la conducta de Inglaterra, bajo cuya bandera navega un tercio de ese tonelaje. Si ella rompe marcha, se pondrían a su lado los países escandinavos, Holanda y Alemania; Japón está ya apoyando oficialmente proyectos parciales de esta clase. Tampoco sería difícil persuadir a Francia y a Italia de que el camino que se pretende seguir es el único que conduce a la recuperación de los fletes. En cuanto a Estados Unidos, su adhesión no es indispensable porque la mayoría del tonelaje que excede de los 20 años, está dedicado al comercio de cabotaje. Quedan Grecia y España. La última, dicen los ingleses, es de menor importancia en lo que respecta al problema, y a Grecia le cabe gran culpa de lo que sucede por haber contribuido demasiado a la desmoralización del comercio marítimo.



Lubrificantes "Atlantic"

ESTADÍSTICAS DEL PUERTO DE GIJÓN

PRODUCCIÓN PESQUERA

Durante los meses de julio y agosto, ha sido la siguiente:

JULIO

ESPECIES	KILOS	PESETAS
Abadejo.....	27	32,00
Barbadas.....	3.740	2.478,00
Besugo.....	65.398	34.002,00
Bonito.....	40.324	57.036,00
Congria.....	7.361	4.345,00
Congrio.....	3.889	6.037,00
Chicharros.....	3.616	1.412,00
Gallapotas.....	560	349,00
Gallos.....	11.141	10.121,00
Langostinos.....	125	427,00
Merluza.....	48.813	127.207,00
Mero.....	418	986,00
Pancho.....	12.919	7.101,00
Pescadilla.....	71.190	101.991,00
Rape y Raya.....	21.702	9.770,00
Reyes.....	1.061	1.079,00
Rodaballo.....	91	230,00
Salmonetes.....	413	948,00
Varios.....	22.676	9.300,00
TOTAL.....	315.464	374.841,00

AGOSTO

ESPECIES	KILOS	PESETAS
Abadejo.....	161	328,00
Barbadas.....	3.877	2.804,00
Besugo.....	32.815	24.122,00
Bonito.....	24.055	30.502,00
Calamares.....	260	625,00
Congria.....	1.462	1.113,00
Cangrio.....	1.201	2.458,00
Chicharros.....	5.940	2.032,00
Gallapotas.....	358	330,00
Gallos.....	22.381	23.003,00
Langostinos.....	20	73,00
Merluza.....	22.846	90.538,00
Mero.....	47	144,00
Pancho.....	10.838	7.753,00
Pescadilla.....	142.340	193.490,00
Potarros.....	630	383,00
Rape y Raya.....	25.696	11.756,00
Reyes.....	1.138	1.241,00
Rodaballo.....	111	330,00
Varios.....	28.340	11.650,00
TOTAL.....	324.516	404.665,00

MOVIMIENTO PORTUARIO

Movimiento de mercancías efectuado durante los meses de abril, mayo y Junio del año de 1934.

IMPORTACIÓN (carga general)

	Navegación de primera Klg.	Navegación de segunda Klg.	Navegación de tercera Klg.
Abril.....	7.177.868	869.116	39.000
Mayo.....	7.700.571	6.330.804	102.860
Junio.....	6.695.337	6.525.106	95.240
TOTALES...	21.573.776	13.725.026	237.100

EXPORTACIÓN (carga general)

	Navegación de primera Klg.	Navegación de segunda Klg.	Navegación de tercera Klg.
Abril.....	28.652.401	3.877.741	4.411.530
Mayo.....	29.326.092	11.434.868	890.176
Junio.....	27.249.896	9.257.282	397.508
TOTALES...	85.228.389	24.569.891	5.699.214

EXPORTACION - CARBON

Abril.....	147.059.280	Klg.
Mayo.....	152.299.360	»
Junio.....	121.794.580	»
TOTALES.....	421.153.220	Klg.

Total de importación..... 35.535.892 Klg.
 » de exportación..... 115.497.494 »
 » de carbón embarcado. 421.153.220 »

TOTAL GENERAL.... 572.186.606 Klg.

Comparados estos datos estadísticos con los del anterior trimestre se observa un aumento en los embarques de mercancía general, que asciende a 90.734 tons.; sin embargo los de carbones descendieron en 31.504 tons. como también las importaciones de mercancías que sufrieron una baja de 39.590 tons.

VARADERO del FOMENTO

Propietario: BERNARDO ORTEA

G I J O N

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES NAVALES

Carro varadero para buques hasta 1.000 toneladas

PRECIOS REDUCIDOS PARA LAS OPERACIONES DE SUBIDA, BAJADA Y ESTANCIA

SOLICITESE TARIFA DE PRECIOS

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-Diene 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



CAPTURAS REGULARES

La quincena pasada ha transcurrido con continuas alternativas en las mareas: unos días fueron éstas excelentes, otros regulares y otros ínfimas; pero en resumen vinieron a resultar medianas y lo suficiente productivas para que los armadores pesqueros pudieran defenderse, no precisamente por la cantidad de pesca capturada sino por los precios, bastante buenos, que rigieron en dichas fechas.

Casi todas las parejas de este puerto se encuentran actuando en estas playas trabajando al día. Las capturas que consiguen son a base de pescadilla y algo de merluza, especies bas-

tante solicitadas y que se venden a buen precio.

Hubo una o dos parejas que se trasladaron a los caladeros de la Estaca de Vares, pero regresaron sin haber logrado fructuosas capturas, por lo que desistieron de volver allí.

Continúa bastante bien la costera de bonito. Con motivo de las tradicionales fiestas que se celebran estos días en el vecino puerto de Candás, y como de costumbre, liquidaron muchos de los barcos dedicados a esta clase de pesca, liquidaciones que fueron excelentes, llegando en algunos casos a pasar de 40.000 pesetas el "capital".

Promedio de precios en las ventas de pescado en la Rula de Gijón, desde el 27 de Agosto al 10 de Septiembre de 1934

CLASE DE PESCAO	27	28	29	30	31	1	3	4	5	6	7	8	10
Merluza.....	4,19	4,—	2,79	3,—	5,81	»	4,29	4,09	4,20	4,19	5,19	»	3,60
Pescadilla....	1,29	1,42	1,27	1,41	1,24	»	1,31	1,37	1,30	1,38	1,37	»	1,43
Besugo.....	0,79	1,19	0,55	0,69	1,14	»	0,79	1,19	1,30	1,29	1,24	»	1,—
Panchos.....	0,66	»	0,65	»	0,66	»	0,58	0,98	0,59	0,93	0,61	»	0,81
Gallos.....	1,—	1,36	0,79	1,12	1,—	»	1,—	1,05	1,20	1,15	0,77	»	1,03
Congrio.....	2,21	2,50	2,—	2,20	»	»	2,40	2,40	2,33	2,24	2,34	»	2,19
Congria.....	1,50	»	0,82	0,69	»	»	»	1,50	2,10	1,50	2,—	»	1,48
Barbadas....	0,67	0,78	0,63	»	0,60	»	0,56	0,79	0,65	0,66	0,62	»	0,76
Matute.....	0,42	0,40	0,46	0,32	0,41	»	0,43	0,40	0,50	0,42	0,45	»	0,37
Pelao.....	0,45	0,50	0,48	0,49	0,46	»	0,44	0,50	0,50	0,38	0,47	»	0,50
Bonito.....	1,24	1,22	1,12	»	»	1,60	1,25	1,25	»	1,75	1,30	1,47	1,11
Chicharros...	0,30	0,32	0,32	»	0,40	»	0,34	»	0,40	»	0,35	»	»
Gallapotas...	»	»	1,14	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Reyes.....	1,—	»	»	»	1,—	»	1,—	»	»	»	»	»	»
Potas.....	»	»	»	»	0,60	»	»	»	»	»	0,61	»	»
Rodaballo....	»	»	»	»	»	»	»	3,	»	3,27	»	»	3,06
Mero.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,66	»	»	3,06
Abadejo.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,—	»	»	»

SOCIEDAD ANONIMA DE
Motores DEUTSCHE WERKE

Dirección: BARCELONA - Provenza, 314

Movimiento habido en los turnos para la carga de carbón por

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====				
18 Agosto	30 Agosto	Nuestra Señora del Carmen	5.200	Barcelona.
30 id.	7 Sepbre.	Vicen	7.500	Id.
3 Sepbre.	cargando	R. Alonso R.	6.100	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
27 Agosto	30 Agosto	Bodón	850	Bilbao.
28 id.	7 Sepbre.	M. y Aurora	7.000	Barcelona.
1 Sepbre.	cargando	Norte.	300	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
20 Agosto	28 Agosto	Valentín Ruiz Senén	5.750	Huelva.
20 id.	30 id.	Sama.	1.000	Bilbao.
30 id.	7 Sepbre.	Mina Piquera.	5.000	Valencia.
4 Sepbre.	10 id.	Sama.	1.000	Bilbao.
4 id.	cargando	Sotón.	1.900	Santander.
10 id.	esperando	Villamanrique	2.450	Vallcarca.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
22 Agosto	27 Agosto	Juan Artaza	600	Bilbao.
24 id.	30 id.	José María	500	Pasajes.
24 id.	31 id.	M. Junquera.	600	Marín.
1 Sepbre.	6 Sepbre.	Ruda.	480	San Sebastián.
3 id.	7 id.	San Ireneo	540	Vigo
5 id.	cargando	Juan Artaza	580	Pasajes.
10 id.	esperando	Hernani	420	San Sebastián.
10 id.	»	Ruda.	480	Id.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
28 Agosto	30 Agosto	Mina Carrió	4.100	Valencia.
5 Sepbre.	6 Sepbre.	Hernani	420	San Sebastián.
10 id.	cargando	Fernando L. de Ibarra	4.500	Valencia.

- GIJÓN

estos puertos desde el 25 de Agosto al 10 de Septiembre de 1934

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
14 Agosto	25 Agosto	Ruda	480	Vigo.
16 id.	25 id.	Numa	4.400	Barcelona.
20 id.	28 id.	Cervantes	214	Coruña.
23 id.	1 Sepbre.	Valentín Ruiz Senén	1.500	Huelva.
25 id.	27 Agosto	Lola	40	Burela.
27 id.	27 id.	Llodio	900	Bilbao.
27 id.	5 Sepbre.	Inocencio Figaredo	2.000	Barcelona.
27 id.	1 id.	Mont Seny	840	Pasajes.
28 id.	3 id.	Nuria R	3.700	P. Mallorca.
30 id.	30 Agosto	Mina Sorriego	160	Santander.
30 id.	31 id.	Monte Faro	180	Coruña.
30 id.	29 id.	Nuestra Sra. del Carmen	80	Barcelona.
30 id.	5 Sepbre.	S. Alvarez	100	Corme.
31 id.	7 id.	Maruja y Aurora	400	Barcelona.
1 Sepbre.	5 id.	Dos Pérez	84	Puentedeume.
1 id.	esperando	Norte	750	Barcelona.
3 id.	4 Sepbre.	Zuloaga	214	Coruña.
5 id.	7 id.	Galicia	330	Pasajes.
5 id.	7 id.	Llodio	900	Bilbao.
5 id.	7 id.	Lequeitiara	200	Zumaya.
5 id.	8 id.	Elgueta	420	Bilbao.
6 id.	cargando	Mont Seny	840	Pasajes.
7 id.	esperando	Mariano Benlliure	154	Coruña.
7 id.	»	Mieres	4.400	Barcelona.
===== GIJÓN - DARSENA. — F. C. DE LANGREO =====				
23 Agosto	30 Agosto	Ana	300	San Sebastián.
25 id.	30 id.	Airoso	125	Bermeo.
25 id.	31 id.	Lalín	160	Santander.
25 id.	31 id.	Antonieta	120	Bilbao.
25 id.	1 Sepbre.	Rosita	140	Id.
27 id.	1 id.	Paco García	210	Santander.
27 id.	3 id.	Juanes	200	Bilbao.
28 id.	7 id.	San Jorge	250	Id.
4 Sepbre.	cargando	Carmen	230	Zumaya.
5 id.	10 Agosto	Rosario	115	Cedeira.
7 id.	esperando	Rosita	140	Santander.
7 id.	»	Ineschu	180	San Sebastián.
7 id.	»	San Eduardo	300	Vigo.
7 id.	»	Belarmina	140	San Sebastián
7 id.	»	Amador	130	Santander.
8 id.	»	Monte Faro	180	Coruña.
10 id.	»	Lalín	150	Santander.
10 id.	»	Airoso	120	Bermeo.

A V I L E S

Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la 3.^a decena de Agosto y 1.^a de Septiembre de 1934

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Agosto.				
17 Agosto	21 Agosto	Astur.	1.235	Alicante-Gandía
19 id.	21 id.	Margarita	335	Zumaya.
16 id.	21 id.	Chacartegui	240	Marín.
17 id.	21 id.	Inogedo	458	Requejada.
23 id.	23 id.	Caruso	1.349	Pasajes.
23 id.	23 id.	Iturri-Ripa	390	Bilbao.
24 id.	25 id.	Asturias	20	Luarca.
25 id.	25 id.	Nemrod	80	Huelva.
13 id.	27 id.	Antonio Satrústegui	4.753	Barcelona.
23 id.	27 id.	Conde de Zubiria	4.577	Valencia.
24 id.	27 id.	Lolina	400	Zumaya.
26 id.	27 id.	Iturri-Ripa	395	Bilbao.
26 id.	27 id.	Margarita	294	Zumaya.
25 id.	27 id.	Capricho	120	Cillero.
25 id.	29 id.	Inogedo	480	Requejada.
28 id.	29 id.	Melchuca	126	Cillero.
28 id.	29 id.	Jone Miren	4	Coruña.
29 id.	30 id.	Zurriola	200	Barcelona.
27 id.	30 id.	Asturias	29	Luarca.
26 id.	30 id.	Río Turia	20	Bermeo
26 id.	31 id.	José Tartiere	3.477	Valencia.
31 id.	31 id.	Arnao	144	Requejada.
28 id.	31 id.	Pepín Suárez	100	Ondárroa.
TOTAL...			19.226	
1.^a decena de Septiembre.				
31 Agosto	1 Sepbre.	Iturri-Ripa	400	Bilbao.
26 id.	1 id.	Sisarga	150	Betanzos.
31 id.	3 id.	San Ciprian	110	Pontevedra.
3 Sepbre.	4 id.	Lolina	440	Vigo.
5 id.	5 id.	Iturri-Ripa	392	Bilbao.
2 id.	5 id.	Río Navia	39	Navia.
5 id.	6 id.	Margarita	320	Zumaya.
5 id.	6 id.	Arnao	142	Requejada.
3 id.	7 id.	Luis Adaro	3.276	Sevilla.
6 id.	7 id.	El Gaitero	105	Bilbao.
6 id.	7 id.	C. Hevia	230	Betanzos.
30 Agosto	8 id.	Juanito	4	Ferrol.
4 Sepbre.	10 id.	Fito	2.418	Aguilas.
8 id.	10 id.	Iturri-Ripa	395	Bilbao.
9 id.	10 id.	Arnao	8	Id.
TOTAL....			8.429	

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

Relación del carbón embarcado por este puerto durante la 3.^a decena de Agosto y 1.^a de Septiembre de 1934

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Agosto.				
21 Agosto	23 Agosto	Santiago López	3.868	Barcelona.
22 id.	24 id.	Iciar	570	Bilbao.
23 id.	24 id.	Aurora	1.018	Id.
17 id.	24 id.	Astillero	497	Pasajes.
23 id.	24 id.	Landro	120	Coruña.
14 id.	25 id.	Inocencio Figaredo	2.985	Barcelona.
16 id.	25 id.	F. R. San Pedro	3.387	Bilbao.
26 id.	27 id.	Landro	127	Coruña.
27 id.	28 id.	Aurora	1.024	Bilbao.
27 id.	28 id.	Recalde	72	Id.
18 id.	29 id.	Jaime Girona.	3.462	Id.
24 id.	30 id.	Marzo	1.057	Id.
31 id.	31 id.	Juan Artaza	583	Pasajes:
TOTAL...			18.770	
1.^a decena de Septiembre.				
23 Agosto	2 Sepbre.	M. de Urquijo.	3.131	Bilbao.
30 id.	3 id.	Caruso	1.370	Pasajes.
3 Sepbre.	4 id.	Conchita	50	Vegadeo.
18 Agosto	4 id.	Boal	60	Luarca.
3 Sepbre.	4 id.	Vito	194	San Sebastián.
30 Agosto	4 id.	F. R. San Pedro	2.722	Bilbao.
31 id.	4 id.	Elgueta	24	Id.
4 Sepbre.	5 id.	Aurora	1.033	Id.
28 Agosto	5 id.	El Caudal.	1.062	Id.
4 Sepbre.	7 id.	Jaime Girona.	3.455	Id.
6 id.	7 id.	Aller	212	Id.
3 id.	7 id.	José María	530	Pasajes.
6 id.	7 id.	Juanes	201	Id.
5 id.	7 id.	Soledad	65	Vigo.
8 id.	10 id.	Aurora	1.025	Bilbao.
TOTAL...			15.132	

EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

Toneladas de carbón embarcadas por los diferentes cargaderos que se citan durante la 3.^a decena de Agosto y 1.^a de Septiembre de 1934

		2. ^a DECENA	1. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.....	Turno 1. ^o	7.952,79	7.997,21
	Id. 2. ^o	5.971,67	5.096,69
	Id. 3. ^o	8.359,27	4.908,89
	Id. 4. ^o	2.099,00	1.334,08
	Grúas chicas.....	416,81	478,69
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.....	Cargaderos.....	17.383,36	15.774,54
	Grúas chicas.....	1.452,73	1.833,54
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C.	Cargaderos.....	2.654,36	1.558,79
	Muelles.....	699,00	524,00
Totales en las dos decenas.....		46.988,99	39.566,43
AVILÉS.....		19.226,00	8.429,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA.....		18.770,00	15.132,00



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

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

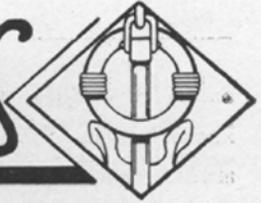
Dirección telegráfica: **FÁBRICA-MIERES**

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 «Antón»: Casco de acero, de tres mil quinientas cincuenta y tres tons. de registro bruto y 2.278 netas. Construído en Glasgow, 1906. Vendido por D. Antonio Menchaca, de Bilbao a desguazadores españoles.

Motor «Nieves Lorenzo»: Casco de madera, de 349 tons. de registro bruto y 313 netas. Construído en Noya, 1921. Vendido por D. Luis Ortun, de Almería a desguazadores españoles.

LA REPARACIÓN DEL CARGADERO NÚMERO 2 DEL MUSSEL

En el tablón de anuncios de la Junta de Obras del Puerto de Gijón-Musel, ha sido fijado el siguiente aviso:

«Queda fuera de servicio el cargadero número 2, por ser de urgente necesidad el repararlo.

Mientras dure su reparación se modifica el actual régimen de turnos de los buques para la carga de carbón por los cargaderos de esta Junta de Obras, en la siguiente forma:

Habrà una sola inscripción de turno para el cargadero número 1, grúa de 45 toneladas y Parque de carbones, debiendo especificar el solicitante si va á cargar por uno de los dos primeros o por el Parque, siendo potestativo de esta Dirección, siempre dentro del turno, atracar el buque al cargadero número 1 ó grúa de 45 toneladas.

Aquellos buques a cargar por el Parque, que por su eslora permitan el trabajo a la vez del Parque y grúa de 45 toneladas, atracarán directamente a aquél. No así los buques gran-

des que han de esperar a que les llegue el turno en la inscripción común, para que quede libre el atraque de la grúa.

Gijón 6 septiembre 1934.—*El Ingeniero Director.*»

RECAUDACIÓN DE LAS ADUANAS

Las Aduanas de Asturias han obtenido, durante el pasado mes de agosto, la recaudación siguiente: Gijón, 897.239,26 pesetas; Avilés, 297.760,58; San Esteban de Pravia, 35.760,97; las demás subalternas 7.366,24.

Comparados los anteriores ingresos con los obtenidos en el mismo mes del pasado año, se observa una baja de 407.029,98 pesetas.

ESTADÍSTICA DE CARBONES

La Dirección General de Minas y Combustibles ha editado un folleto titulado «Producción, importación y distribución de carbones minerales en el pasado año». Del cual se nos envió un ejemplar, que hemos comentado en el pasado número de esta Revista.

También hemos recibido otro interesantísimo libro de la misma Dirección General de Minas y Combustibles; referente a la «Estadística General de Consumo de Carbones por las distintas industrias en 1933», que ha de ser utilísimo para toda clase de consultas y al que seguramente hemos de referirnos en distintos artículos.

Agradecemos ambos envíos.

EL TONELAJE DANÉS AMARRADO

El tonelaje danés amarrado ha descendido a un nivel insignificante. A fines de agosto,

solo 18 buques, por 49.046 tons., estaban inactivos; las cifras respectivas de una semana antes, eran 19 y 50.665. Con solo ocho excepciones, los buques paralizados son unidades de reserva para la costa y otros servicios.

UNA NUEVA CONFERENCIA ANGLO POLACA DE LA INDUSTRIA CARBONERA ::

A fines de este mes, una delegación de carboneros ingleses saldrá para Varsovia, con objeto de celebrar una conferencia con sus colegas polacos; se trata de llegar a un acuerdo sobre precios y zonas de venta. La competencia polaca arrecia cada día más con respecto a los mejores mercados de Inglaterra y los mineros de este país, agotan las últimas posibilidades de llegar a un «entente» que favorezca los intereses de todos.

PORTUGAL Y EL CONVENIO ANGLO-FRANCÉS SOBRE MADERA DE MINA

No ha demorado Portugal su réplica al acuerdo anglo francés sobre el suministro por Francia de madera de mina a Gales, sobre la base del trueque de carbones galeses, de que ya nos hemos ocupado en «Asturias Marítima». Según un decreto de primeros de agosto, el gobierno portugués ha tomado a su cargo el control de la producción de madera de

mina, con objeto de fijar un precio de venta a este producto; este precio será, sin duda alguna, elevado por virtud de la Intervención oficial. De esta forma resulta ahora que los mineros galeses se ven en presencia de dos problemas: el encarecimiento de la madera de Portugal y la pérdida de sus ordenes de carbón en este mercado. Portugal importaba—exclusivamente carbón de Inglaterra—y la mayor parte de ello provenía de la zona galesa.

LAS PÉRDIDAS DEL LEVIATHAN

El «liner» Leviathan ha perdido en el primero de sus cinco viajes que va a llevar a cabo a requerimientos del gobierno, la cantidad de 26,800 libras esterlinas.

LAS VENTAS DE BUQUES AL EXTRANJERO

Los navieros ingleses se quejan de la competencia extranjera subsidiada y se quejan sin reflexionar—dice Mr. Neil Maclean, diputado inglés—, que en los últimos diez años han vendido a los países extranjeros más de dos mil buques y que esos países han vuelto el arma de esos buques viejos contra ellos y as han hundido el mercado de fletes.

Al escribir a los anunciantes de ASTURIAS MARITIMA, le rogamos encarecidamente se sirva mencionar esta revista.: — : — : — :

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



CONCEDIENDO UN CRÉDITO
PARA EL ABONO DE PRIMAS
A LA NAVEGACIÓN :-: :-:

Ilmo. Sr. Este Ministerio, de conformidad con lo informado por la Inspección general de Navegación, la Secretaría general y la Intervención general de la Administración del Estado ha tenido a bien conceder un crédito de siete millones trescientas cincuenta y ocho mil cien pesetas con noventa y cuatro céntimos (7.358.100,94) para abono de las primas a la navegación, correspondiente al año de 1933, y cuya relación, rectificadas, se publicó en la «Gaceta» número 214, de 2 de agosto actual; debiendo afectar los 7.000.000 de pesetas al capítulo 2.º, artículo 2.º, concepto III del presupuesto prorrogado para los dos primeros trimestres del año actual, y las restantes 358 mil 100,94 pesetas al capítulo 3.º, artículo 4.º, Agrupación 3.ª del presupuesto para el segundo semestre actual, y a reserva de la justificación reglamentaria.

Madrid, 28 de agosto de 1934.

SUBSIDIO A LA COMPAÑÍA
TRASATLÁNTICA PARA EL
MES DE SEPTIEMBRE :-: :-:

Ilmo. Sr.: Este Ministerio, de acuerdo con lo propuesto por la Inspección general de Navegación y la Secretaría general, ha dispuesto se abone a la Compañía Trasatlántica, en concepto de anticipo a cuenta de la subvención que se fijó para el mes de Setiembre del

año actual, la cantidad de un millón trescientas mil pesetas (1.300.000 pesetas), importe íntegro de los servicios del citado mes de Setiembre, de conformidad con lo establecido en el Decreto de 19 de Julio último, cuyo importe, deducido el 1,30 por 100 de pesetas al Estado, resulta un líquido a percibir por la expresada Compañía Trasatlántica de un millón doscientas ochenta y tres mil cien pesetas (1.283.100,00 pesetas), debiendo afectar el abono de este gasto al capítulo 3.º, artículo 4.º, agrupación primera, de la Subsección segunda, del presupuesto vigente de este Ministerio, y a reserva de la justificación reglamentaria.

Madrid, 6 de Setiembre de 1934.

DIMISIÓN DEL SUBSECRETARIO
DE LA MARINA CIVIL Y NOM-
BRANDO SUSTITUTO :-: :-: :-:

A propuesta del Ministro de Industria y Comercio y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en admitir la dimisión que del cargo de Subsecretario de la Marina civil ha presentado D. Juan Pich y Pon.

Madrid, 7 de Setiembre de 1934.

A propuesta del Ministro de Industria y Comercio y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en nombrar Subsecretario de la Marina civil a D. Rodolfo Martínez Acebal,

el cual continuará ocupando el cargo de Subsecretario del Ministerio de Industria y Comercio que actualmente desempeña.

Madrid, 7 de Septiembre de 1934.

DISPONIENDO SE ABONE A LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA LA SUBVENCIÓN CORRESPONDIENTE A SETIEMBRE

Ilmo. Sr.: La Compañía Trasmediterranea, 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» número 339) eleva instancia en súplica de que se abone un millón seiscientas setenta y cuatro mil trescientas veinte pesetas con cincuenta céntimos (1.674.320,50), como dozava parte íntegra de la subvención anual correspondiente al mes de septiembre del año actual.

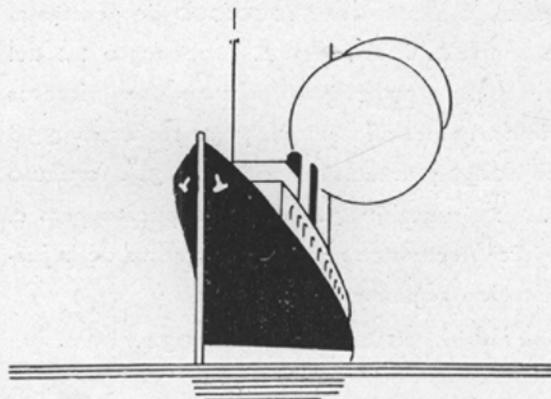
Este Ministerio, teniendo en cuenta la Orden ministerial de 30 de enero de 1931 («D. O.» número 25) por la que adjudican dichos servicios a la mencionada Compañía; el artículo 4.º del Decreto de 4 de diciembre de 1930 («D. O.» número 276) y lo informado por la Inspección general de Navegación y la Secretaría general, se ha servido disponer:

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

Segundo. Que la referida cantidad deberá ser abonada con cargo al capítulo 3.º, artículo 4.º, agrupación 1.ª de la Subsección de este Ministerio; y

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

Madrid, 4 de septiembre de 1934.



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

Manuel G. Morán

EFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

Depositarario 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 "Gotscher & C.^o", de Birmingham

San Juan de Nieva (Avilés)

Telegramas } MORÁN-AVILÉS
Telefonemas }



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 - Espoliación - 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 Iaxa, 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, Kínitra, Salé, Rabat, Casablanca. Arancor, Mazagán, etc.—PLANO DE PESCA C.—Desde Mazagán a Sim con los pesqueros de Kántin, 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.

PEDRO PRENDES

ALMACENES DE MADERAS

DE TODAS CLASES

IMPORTACIÓN DIRECTA

GIJON

ALMACENES Y TALLERES MECANICOS

DE ASERRAR Y MACHIHEMBRAR

CALLE MARIANO POLA, 8 Y 10

TELÉFONO 31-28

Telegramas PRENDES

HIJOS DE CLAUDIO ALVAREZ
EFECTOS NAVALES

Materiales de Construcción
Depositorios del material
para techar PIZARRITA

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

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

DOMINGO MUMBRÚ

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS
BARCELONA

Telegramas } DOBRÚ
Telefonemas }

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

GRANDES ALMACENES DE EFECTOS NAVALES

DE

ENRIQUE VALDES Y PRIDA

PRECIOS SIN COMPETENCIA

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

TELÉFONO 19

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

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 } ANGE LVAREZ APARTADO NÚM. 31
Telefonemas }

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

VAPORES:
Caruse... 1.350 Tons. | Aida 350 Tons.
Lollín... 400 " | Margarite. 270 "
Africaña.. 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 O N

S. A. ESPAÑOLA DE GUBRIFICANTES

ACEITES, GRASAS Y EFECTOS NAVALES IMPORTACIÓN DIRECTA

DEPOSITO PARA ASTURIAS

Vda. de DIEGO MURILLO

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

NICANOR NOVAL HEVIA

G I J O N

MADERAS PARA MINAS
SIERRAS MECÁNICAS
— Y CARBONES —

Armador del vapor C. HEVIA
220 tons.

SANZ CRESPO, 25 Y 27
Teléfono 11-37

TALLERES DE G. RIERA

G I J O 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, 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-
natarlo 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. Navlera SOTA y AZNAR, de Bilbao.

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

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

Tampa Inter-ocean Steamship C° 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 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)

MÁRCA



RÉGISTRADA

Unicos agentes y fabricantes

en España de las afamadas

HOLZAPFEL

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 entre países tropicales o aguas muy sucias.

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

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

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

«FUNNEL PAINT».—Pintura ignífuga para chimeneas.

«BLACK TOPSIDE».—Pintura para costados de buques.
«DANBOLINA». «LAGOLINE». Esmalte «SUNLIGHT».
«UNION JACK». «ESMALTES PARA JUGUETES».
«PINTURAS Y BARNICES SECADO AL AIRE LIBRE Y A LA ESTUFA». «BEDSTEAD PAINT» (pintura para camas). «FURNITURE VARNISH».
«FURNITURE ENAMEL» (barniz y esmalte especiales para muebles). «MOTOR PAINT». Pinturas decorativas «LAGOMAT». Pintura al agua «ODI-CO» (preciosos colores permanentes). Esmaltes y Barnices «INTERLAC» a la nitrocelulosa y demás productos nitrocelulósicos. «INTERPAST» A. y B.

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

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

Oficinas:
Ibáñez de Bilbao, 8
BILBAO

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

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