



AÑO V

GIJÓN 15 DE NOVIEMBRE DE 1934

NÚM. 97

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: DARIO VEGA :: Trinidad, 23

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 }

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)

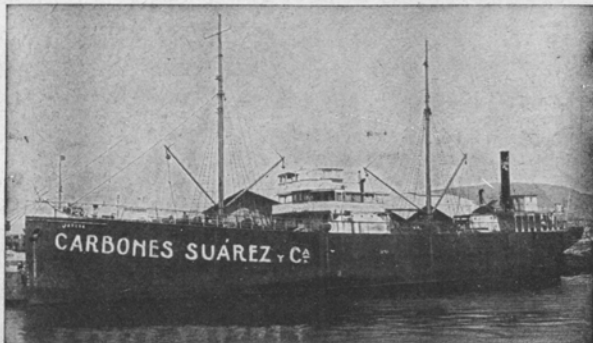
Agente de la Compañía Transatlántica-Barcelona

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.	Desuentos. { 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 } SUARECES
 fonemas }

José Pérez Fernández

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

Teléfono núm. 39

Apartado núm. 20

Telefonemas: PEREZ FERNANDEZ

Villagarcía de Arosa

Telegramas: PEFFERNANDEZ

(PONTEVEDRA)

SENABRE

CORDELERÍA Y REDES
 VAPORES PESQUEROS

VILLAJOYOSA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

TELÉFONOS:

CADIZ: Plocía, 13.

N.º 2734

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

N.º 2724

VILLAJOYOSA (Casa Central).

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

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 Pesca de «PAREJA», «TRAWLER», «BAGH» 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



“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 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

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

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

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

TELÉFONO 17-00

APARTADO 176

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 NOVIEMBRE DE 1934

NÚM. 97

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

PARA QUE NO VAYA TODO A LA RUINA

HAY QUE RECONSTRUIR A ASTURIAS

Después de la catástrofe que ha padecido la región astur con motivo de los acontecimientos revolucionarios desarrollados durante el pasado mes, es preciso imponerse al dolor que esta desgracia nos produce y haciendo frente a la misma, preocuparnos seriamente del porvenir de Asturias, que se encuentra amenazada de una completa ruina. Las hordas han saqueado y destruído a mansalva, empleando un salvajismo de lo más cruento, táctica que predominó al perder los dirigentes el control de las masas revolucionarias. La lucha ha sido encarnizada, siendo numerosas las víctimas; muchas de las industrias han quedado destruídas y bastantes comerciantes sumidos en la más completa ruina, por el saqueo de que fueron objeto.

Mas no es este el momento de enumerar los daños ocasionados, ya suficientemente propalados por la prensa diaria; es el momento, si, de preocuparnos del futuro y hacer todo

lo posible para reconstruir cuanto sea posible rehacer, a fin de que no se dejen sentir con tanta intensidad los efectos del desastre que ha asolado a nuestra región.

Pues estos efectos ya se están haciendo patentes, en especial en la cuenca minera; allí hace mes y medio que no se trabaja, que no entra un jornal en los hogares pobres, y el hambre comienza a enseñorearse de los hogares con todos sus horrores. La destrucción de industrias y comercios ha dejado también a mucha gente en la calle, víctima de la pasada revolución, a la que es preciso atender y proporcionar trabajo, evitando que los necesitados expoliados por la carencia de las cosas más perentorias para subsistir actúen a la desesperada.

Asturias necesita de una reconstrucción en toda la extensión de la palabra. Reconstrucción material de sus industrias destruídas y reconstrucción de su economía quebrantada

en máximo grado. Restablecer las debidas garantías personales, con la imposición en todos los sectores del principio de autoridad. Y reconstruir Asturias es un deber del Estado, acudiendo con todos los medios que pueda disponer a tal fin; no en balde se ha sostenido aquí el fuerte del movimiento revolucionario, malogrado con el sacrificio de nuestra región.

La industria hullera, principal riqueza asturiana, ha recibido con los pasados sucesos el más rudo golpe que pudiera recibir, y precisamente cuando su estado económico era ya difícilísimo. Y la navegación, que se desenvuelve al amparo de la producción minera, está también atravesando una precaria situación, que llega en momentos que su desenvolvimiento tampoco era nada favorable. En fin, para qué seguir, el comercio e industria astur en general presenta semejante aspecto de ruina y los pocos que subsisten están abocados a ella.

Las fuerzas vivas de la provincia se han dirigido al Estado solicitando ayuda económica para resolver el pavoroso problema que se plantea a nuestra región, y esta ayuda debe ser prestada sin demora, cooperando todos los españoles como un solo hombre, lo que

no dudamos que así sea, pues todas las agrupaciones representativas de la industria y comercio de España, se están dirigiendo a las de Asturias condoliéndose de lo ocurrido y ofreciendo su colaboración y ayuda para conseguir el resurgimiento que se impone,

Tétrico futuro se depara para nuestra región si esta ayuda no llega pronto y no es en la cuantía que se precisa para reparar los daños que, por cierto, son inmensos. Estamos en el principio de un porvenir inquietante al que debemos imponernos, si no queremos sucumbir.

De todas partes de España como decimos vienen ofrecimientos y frases alentadoras, que si no faltan cuando llegue el momento de hacer realidad las promesas, podemos confiar en el resurgimiento de Asturias. Porque a todos los asturianos, según nuestra manera de pensar, no nos faltan alientos ni tesón para realizar la obra de reconstrucción que se necesita llevar a efecto con tal de conseguir el bienestar y florecimiento industrial de nuestra amada región.

**ESTE NÚMERO HA SIDO
VISADO POR LA CENSURA**

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 "Goya"	155 Tons.
Motonave "Cervantes" ..	240 —	— "M. Benlliure" ..	152 —
— "Zuloaga"	240 —	— "Capricho"	135 —
— "D. Quijote" ..	225 —	Vapor "Melchuca"	120 —
— "Sancho Panza" ..	225 —		



MERCADO DE FLETES



Durante la pasada quincena se ha dejado sentir en este mercado bastante solicitud para buques de tamaño reducido en viajes a puertos del Cantábrico y Galicia a base de pronto disponibles. Esta demanda es, desde luego, poco interesante para los navieros, ya que se trata de embarques por los turnos exponiéndose a sufrir esperas de importancia a aquellos que los consideren, dadas las dificultades con que se realizan los cargues en las minas.

Para buques de mayor tonelaje la demanda es casi completamente nula, pues los requerimientos de carbón son en su mayoría de pequeñas partidas; de ahí que para fletar se vean precisados a hacerlo por bodegas.

La situación de los embarques y los temporales de estos últimos días tienen bastante retrasados a los buques en el cumplimiento de sus compromisos. De ahí que haya en el mer-

cado algunas órdenes para pequeño tonelaje que no pueden ser cumplimentadas.

A pesar de la insistencia de los fletadores para comprometer viaje y la prisa que algunos demuestran, los tipos de flete no logran ser mejorados, salvo contadas excepciones. La idea de cotizaciones es la misma que se mantenía anteriormente, sin considerar lo avanzado de la época otoñal.

La impresión del mercado no es nada satisfactoria, pues si bien es cierto que actualmente existe alguna demanda, ésta declinará tan pronto queden cubiertas las necesidades momentáneas que tienen los compradores de carbón, al haber estado privados de recibir éste durante un largo período, como consecuencia de la huelga revolucionaria.

Los retornos de pinos se encuentran completamente paralizados; únicamente para saligue requiriéndose algún tonelaje.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

Paeajes	—Vp.	500 ts.	Ptas. 12,—	Norte
Id. (lingote)	»	300 ts.	» 20,—	Id.
San Sebastián	»	540 ts.	» 11,—	Id.
Id.	»	180 ts.	» 13,—	Langreo
Bilbao	»	250 ts.	» 10,—	Norte
Coruña	»	280 ts.	» 10,—	Id.
Vigo	»	550 ts.	» 12,—	Id.
Id.	»	300 ts.	» 13,—	Langreo
Cádiz	»	2.500 ts.	» 14,—	Norte
Barcelona	»	3.500 ts.	» 15,—	Langreo

Barcelona (bodega) —Vp.	800 ts.	Ptas. 14,—	Langreo
Id.	» 2.000 ts.	» 15,—	Id.

PRAVIA a

Pasajes	—Vp.	800 ts.	Ptas. 10,50
Bilbao	»	3.000 ts.	» 7,—
Id.	»	850 ts.	» 8,50
Id.	»	200 ts.	» 9,50
Coruña	»	800 ts.	» 10,—
Vigo	»	850 ts.	» 12,—

RETORNOS:

Bilbao-Pravia	—Vp.	800 ts.	mineral Ptas. 5,—
-------------------------	------	---------	-------------------

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 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 ensamblamientos de vías, material para señales, etc.

DIQUE SECO

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE BUQUES

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES DE MÁQUINAS, CALDERAS, ETC.

MAQUINARIA Y MATERIAL PARA OBRAS PÚBLICAS Y PUERTOS

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: TALLERES

DIRECCIÓN POSTAL: APARTADO N.º 10

ASTILLERO (SANTANDER)

TELÉFONO NÚM. 20



MERCADO DE CARBONES



Durante la semana pasada dieron comienzo los cargues de carbón en la mayoría de las minas de Asturias, de las existencias depositadas en sus plazas. No pudo emplearse mucha actividad en estos trabajos, dado el período de organización en que se encuentran tales operaciones y, además, por las continuas lluvias, que las dificultaron grandemente. Como se expuso en el número anterior de esta Revista, se cree poder atender así a los requerimientos de carbón, sin dar lugar a recurrir al extranjero, de donde se recibieron varios cargamentos durante el mes pasado y en lo que va de este, dadas las circunstancias anormales porque atravesó la región asturiana.

En estos días hay bastantes requerimientos de carbón, lo que no es de extrañar, puesto que los suministros han estado suspendidos durante más de un mes. Las empresas mineras, por su parte, procuran servir los pedidos con la mayor actividad posible a fin de que no haya protestas por parte de los compradores y que éstos deriven sus adquisiciones al extranjero.

El Director General de Minas ha hecho

manifestaciones en el sentido de que tratará de evitar la intensificación de las importaciones de carbón extranjero y a tal fin procurará que no se demore la fecha de reanudación de las explotaciones, apresurando la labor de reconstrucción de las minas, muchas de las cuales se encuentran anegadas de agua y derrumbadas, por el abandono en que estuvieron durante la pasada huelga revolucionaria. Asimismo — ha dicho — procuraré atender a las seguridades personales en lo posible, restableciendo el trabajo disciplinado, sin lo cual es imposible exista la necesaria tranquilidad espiritual.

El número de buques sometido a los turnos es regular, pero lo que sucede es que los embarques se demoran demasiado, sufriendose esperas prolongadísimas; por esta causa algunos barcos se encuentran aquí desde los últimos días de setiembre, sin haber podido aún terminar sus cargamentos.

Los embarques efectuados durante la primera decena del mes actual han sido los siguientes: por Gijón-Musel, 11.211 tons.; por Avilés, 25.153, y por San Esteban de Pravia, 15.360 tons.

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
	fónica

FEDERACIÓN

Para consumos de buques deben dirigirse los pedidos al **Sindicato Carbonero Asturiano - Palacio Valdés, 1 - OVIEDO**

Teléfono 1524 :: Dirección telegráfica y telefónica: SINDULLERO

LAS DIFICULTADES CON QUE TROPIEZA LA INDUSTRIA HULLERA

El difícil desenvolvimiento con que tropiezan la generalidad de las industrias en estos últimos años, crea a la hullera el más grave problema que se le tiene planteado desde que existe. Al sobrevenir el aminoramiento de producción de artículos ante el descenso adquisitivo, como secuela de esto, las primeras materias y los combustibles son bastante menos requeridos, que antes lo fueron. Además, la mayoría de los países tienden a independizarse, en lo que a adquisición de productos extranjeros se refiere, por lo que se apresuran a desarrollar las industrias propias, buscando la más saneada economía interior.

Para la industria hullera internacional y especialmente para los países exportadores de carbón—como Inglaterra, por ejemplo— el estado actual de cosas les ha creado un importante quebranto, teniendo que enfrentarse continuamente con competidores que hasta hace poco fueron sus clientes. En España no se ha dado todavía este caso, ya que nuestra producción de hulla se coloca entre los consumidores nacionales, siendo contadas las ocasiones en que fuimos exportadores, motivadas éstas por circunstancias anormales porque atravesaban otros países. Sin embargo, la situación de la industria hullera española es quizás de las más desesperadas que han soportado o soportan aquellas naciones que en peores condiciones se encuentran, pues ha de sostenerse dentro de casa le competencia extranjera, llegándose hasta el extremo de tener que reducir la producción de las minas nacionales y aún así no poder colocar la misma en su totalidad, mientras que las importaciones de carbón exótico continúan.

¿A qué es debido todo esto? Hay, por

cierto, varios factores que contribuyen a tal fin; uno de ellos, desde luego, la reducida demanda de carbones por parte de las industrias consumidoras—en especial la siderurgia y metalurgia—por los motivos que antes apuntamos; otro, que algunas de nuestras minas están constituídas de capas pobres originando elevado gasto las extracciones, y también que se lucha con el inconveniente de carbones blandos, los que producen un 60 por 100 de menudos. Mas en calidad, podemos asegurar que los carbones españoles en nada tienen que envidiar a las mejores procedencias inglesas, como se ha demostrado en diversas ocasiones, no por profanos, sino por técnicos en esta industria y por medio de análisis y pruebas compulsadoras, con lo que han rebatido la opinión de algunos elementos que pretendían demostrar lo contrario y apoyaban la ineludible necesidad de consumir en España carbones extranjeros.

Pero aquí no solamente se ha de hacer frente a estos factores, sino también a unas condiciones de trabajo y salarios que son insostenibles. Las organizaciones de los obreros mineros, al igual que las de otros ramos, con el objeto de captarse adeptos y halagar a sus afiliados, han hecho la mayor presión posible cerca de los patronos y empresas, persiguiendo y obteniendo mejoras para sus componentes, y para ello no han reparado en la situación económica de la industria ni en el problema que se creaba con aumentos de salarios y disminución de jornada. Así los patronos se ven hoy enfrentados ante una situación verdaderamente crítica.

Desde 1931 lo jornada en las minas de España es de siete horas—en la práctica es

menor de seis — jornada esta que únicamente España ratificó en la Conferencia de la Organización General de Trabajo celebrada en Ginebra por aquel entonces, y que los demás países productores de carbón rechazaron, exponiendo las dificultades que existían para establecer la misma. Nosotros nos hemos adelantado a los demás, a pesar de las condiciones de desventaja con que tenemos para competir, y de este modo nuestros mineros disfrutaban de una jornada de siete horas mientras que fuera de España es de 7,45. Esto queda reflejado en la producción, que aquí alcanza un promedio de 450 kilogramos por obrero y día, mientras que en Inglaterra es de 1.100; en Alemania de 1.450; en Francia de 694 y de 1.200 en Holanda. Solamente es Bélgica la nación donde se arranca inferior cantidad a la nuestra, extrayendo 430 kilogramos.

No pretendemos apoyar la idea de que la jornada de trabajo en las minas deba ser mayor, ni privar al obrero de reivindicaciones, puesto que a éste deben de concedérsele todas las mejoras que en general sean posibles para el trabajador y en especial a lo que a mineros se refiere. Estos soportan un trabajo penoso y agotador y por lo tanto deben ser favorecidos con unas condiciones de trabajo que hagan lo más soportable posible las labores. Pero ¿es que se pueden introducir reformas en dicho sentido y en una industria, cualquiera que sea, cuando las de otros países no las implantan, a pesar de hallarse en mejores condiciones para hacerlo? No. Esto supone tanto como entregarnos de pies y manos a la competencia extranjera, poniéndose en gran desventaja para la colocación de productos y facilitar la introducción de los exóticos en los mercados propios, como está ocurriendo aquí con los carbones. Si no véase cómo mientras nuestras minas reducen su producción y aun así disponen de grandes cantidades de hulla invendible — puesto que no solamente ya son los menudos la calidad imposible de colocar, sino que también algunos granos — llegan a nuestros puertos buques y más buques con carbón ex-

tranjero, que se vende a precio más barato que el español, a pesar de las diferencias de fletes y el pago de derechos de arancel, que ha de satisfacer.

Para nada se ha tenido en cuenta la crisis de la industria hullera española al implantar jornadas reducidas y elevar salarios. En poco tiempo hemos visto cómo sus gastos de explotación ascendían considerablemente, unas veces con la modalidad del seguro de accidentes de trabajo impuesta en 1933, otras con el pago de subsidios a los mineros y otras por el continuo aumento de precios en todos los materiales que esta actividad emplea. ¿Que también se han elevado los precios del carbón? Pues claro, el Gobierno no ha tenido más remedio que reconocer la imposibilidad de que las empresas hulleras mantuvieran los oficialmente establecidos, inferiores a los gastos que las explotaciones ocasionaban. Y por este motivo se ha repetido con harta frecuencia la modificación de dichos precios, siempre en alza, pero sin que esto significara beneficio alguno para los mineros, como algunos han pretendido hacer ver, calificando de mimada a la industria hullera, deferencia esta que no existe, pues basta comprobar el estado económico de la generalidad de las empresas mineras para deshacer tal aserto.

Y lo que es más penoso, esta crítica situación no se resolverá mientras que los obreros mineros no intensifiquen su rendimiento; se controle la importación y se restrinja a un máximo en defensa de la producción nacional; se estudie la forma de reducir los gastos de explotación y, entre otras cosas, la rebaja de las tarifas ferroviarias, que han sido reciente elevadas, sin excluir a los carbones. Estas medidas, con las de concentración de explotaciones y perfeccionamiento técnico de las mismas, podrían llevarnos a un mejoramiento de la industria hullera, aunque sin olvidar, claro está, que se intensifique el consumo de menudos, punto este último muy esencial, dado el porcentaje que de los mismos se produce.

La industria hullera, hay que reconocerlo, no debe vivir exclusivamente de la protección



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

Las condiciones en los mercados de granos son favorables y los cargadores, estimulados por una mayor demanda de sus productos, muestran mayor interés y el movimiento de fletes descendente parecía estar contenido en estos últimos días. Este movimiento favorable ha sido debido paradójicamente a circunstancias desgraciadas de malas cosechas en Argentina y Sud Australia, lo cual enrareció la oferta y reafirmó los precios en general. El comercio internacional carbonero, continúa siendo débil sin perspectivas de mejoría.

Es buena la demanda en el mercado del Plata y para embarques inmediatos las posiciones son muy firmes, aunque no se haya puesto de manifiesto en las cotizaciones. Se fletan buques de mediano tonelaje, de Santa Fe a R. U. —excluyendo puertos irlandeses— Amberes, Rotterdam, a razón de 17/6 y otro de 7.500 para febrero, de Rosario a Liverpool, Birkenhead, al tipo de 16/6.

Los cargadores de granos de Montreal aparecen algo más interesados. Para fines de este mes, se fleta desde ese puerto a Barry directamente, buque de mediano tonelaje, a razón de 1/4 1/2 por q. r. Hay alguna demanda de tonelaje de desguaces para Japón y Europa; también se fleta de uno o dos puertos de la Columbia Inglesa de Shanghai, 480.000 pies cúbicos, madera, a £ 4950 f. i. o.

La demanda en el sector australiano aparecía indecisa días pasados, aunque en algunos mercados, como legumbres soya, muestran una actividad muy intensa; los cargadores, sin embargo, no son muy liberales en sus ofertas y los armadores no se muestran muy propicios a aceptar las cotizaciones que venían prevaleciendo. Hay fletes para motonaves de 6.600 ton. para diciembre, un cargamento de arroz, de Saigón a la zona acostumbrada de puertos franceses al tipo de 25/—.

CARBONES

Las condiciones en el mercado de Cardiff son de marcada pesadez, aunque ultimamente mejoraron ante la perspectiva de una mayor demanda francesa. Las cuencas mineras trabajan con irregularidad, y a las dificultades económicas, han venido a sumarse las de la amenaza de huelga y la escasez de transportes. Mientras estas anomalías no se resuelvan y dejen de gravitar sobre la industria de esta zona, no cambiarán las actuales circunstancias de paralización y de agobios. Excepto la madera de que mejoró sus precios, todos los demás tipos tienen una limitadísima demanda y, en un mercado enrarecido, sostienen sus precios anteriores.

Disminuyen las actividades en el sector de Swansea, sin que se debilite la favorable situación de las mejores variedades de antracita, bien cotizadas desde hace algún tiempo. La demanda estacional del Canadá que favorece particularmente esta zona, cesa en esta época y por esto se producen muchas indecisiones en los tipos característicos de aquel consumo, tamaños pequeños en su mayoría. Hay una sólida demanda de finos «breaker», con precios firmes y una oferta que no acierta a colmar aquélla. Carbones secos de vapor están moderadamente solicitados y es menos favorable la situación de las variedades de consumo.

Sigue sin variaciones apreciables la situación en el mercado de Glasgow donde se mantienen, por lo general buenos precios, mejorando los granos Fife y Lothians y obteniéndose sin dificultad las variedades «singles».

En el sector de Newcastle, es buena la posición para embarque inmediato y floja e irregular, excepto aquélla, en general. Se cotizan bien las clases buenas de vapor y escasean los tipos de Tyne, estando paralizadas las transacciones de Durham, variedades superiores de vapor.

MEJORA IMPORTANTÍSIMA PARA ESTE PUERTO

Van a comenzar las obras del muelle para trasatlánticos

Con gran satisfacción hemos leído en la «Gaceta» del 7 del corriente mes, el decreto siguiente:

«Aprobado el 1.º de diciembre de 1933 el proyecto de construcción de un espigón para trasatlánticos en el puerto del Musel, se ha tramitado el correspondiente expediente de subasta dando cumplimiento a todas las formalidades que previenen las vigentes disposiciones, y justificada por la Junta de Obras de aquel puerto la existencia de recursos para el abono de las mencionadas obras, de acuerdo con la conclusión del dictamen del Consejo de Estado, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y de conformidad con el Consejo de Ministros,

Vengo a decretar lo siguiente:

Artículo único.—Se autoriza al Ministro de Obras Públicas para realizar por el sistema de contrata, mediante subasta, las obras de construcción de un espigón para trasatlánticos en el puerto del Musel, distribuyendo el importe del presupuesto de 5.112.931,91 pesetas en siete anualidades de 400.000 pesetas para el año en curso, y de 785 488,65 cada una de las seis restantes.

Dado en Madrid, a 5 de noviembre de 1934.—Niceto Alcalá Zamora.—El Ministro de Obras Públicas, José María Cid Ruiz Zorrilla.»

La importancia de esta disposición no se le oculta a nuestros lectores, puesto que con ella se dota al Musel de uno de los elementos indispensables para su desarrollo. Nuestro

puerto que, pese a cuantas dificultades con que de continuo tropieza, aumenta cada día en importancia y tráfico, necesita del muelle para atraque de buques trasatlánticos como algo indispensable, puesto que actualmente tienen que hacerlo aquéllos en un lugar inadecuado, entre obstáculos naturales del tráfico de otros buques destinados a cargas distintas y en donde el acceso y salida de pasajeros tiene que hacerse con la supuesta dificultad.

Esta obra es una de las que ha proyectado con más empeño e ilusión nuestra Junta de Obras del Puerto, porque tiene la convicción de que con ella el Musel asciende en su categoría y seguramente líneas trasatlánticas que hasta ahora no tienen escala en este puerto, la establecerán al ver que se pone en tan buenas condiciones para el atraque como lo pueda estar el mejor de España.

La obra es de suponer que comience con la mayor rapidez, ya que tiene consignación para este año y falta muy poco tiempo para su terminación, aparte de que es lógico que se sienta la natural impaciencia de dar principio a los trabajos de un proyecto que se ha concebido con tanta ilusión, dándose así al pueblo la sensación de que lo proyectado no ha de quedar en el papel, sino que será una realidad tangible en el plazo señalado.

Acojamos con el regocijo consiguiente esta mejora y felicitémonos todos de que se pueda llevar a cabo cuanto antes, para bien de los intereses comerciales y marítimos de Gijón y en general de nuestro puerto.

Política de subsidios y nuevas formas de competencia

El Board of Trade y las Cámaras de Navegación están al habla en Inglaterra para elaborar un proyecto de subsidios a la marina inglesa, que debe ser discutido en fecha muy próxima por los órganos legislativos. Hace algún tiempo—nuestros lectores de ASTURIAS MARÍTIMA lo saben—Mr. Runciman prometió una ayuda a la navegación «tramp» de dos millones de libras. Pero esa ayuda se destinaba solo a buques «tramps» que navegaran en condiciones de «tramps». Los interesados, no es extraño, reclaman la totalidad del subsidio y pretenden que se amplíe hasta los tres millones. A su vez los armadores de liners presentan el caso de muchos liners de carga que concurren a los mercados donde los «tramps» hallan empleo de ordinario y sostienen con ellos una competencia indudable. Desde su punto de vista también tienen derecho a un subsidio adecuado que algunos cifran en 500 mil libras por lo menos.

La política de subsidios, dice un comentarista muy autorizado, no quiebra la línea tradicional de la política librecambista de Inglaterra, porque hace mucho tiempo que existen precedentes de protección a otras actividades, menos esenciales y características. Los subsidios a la navegación son una bagatela comparados con los que se han concedido a la agricultura. Los ingleses podremos vivir sin cultivar la remolacha y el trigo en nuestro suelo; sin ganado vacuno y de cerda, con tal de estar en condiciones de traerlos de otras partes. Esta es una realidad que se ha olvidado por el Ministro de Agricultura que no cesa sus presiones para financiar sus costosos experi-

mentos, olvidándose y haciendo olvidar a muchas gentes, que Inglaterra es un país que no podrá bastarse nunca a sí mismo, dentro de las islas en que la geografía nos ha encerrado y que su suerte irá unida siempre al desarrollo y prosperidad de su marina.

EL DECLIVE DE NUESTRA MARINA

La simple discusión política de nuestras posibilidades navales y la esperanza de conseguir de las esferas gubernamentales la atención merecida para estos problemas, ha mejorado las perspectivas del tráfico marítimo. En los primeros tres meses del año, los buques amarrados en nuestros puertos declinaron en 157 mil tons. netas; en el trimestre siguiente el volumen de este tonelaje no se alteró, pero entre julio y octubre cayó en 217.000 tons., equivalente a más de un 20 por 100. El único puerto que no comparte esta mejoría es Glasgow. Otro punto interesante es que de 317 buques, por 818.000 tons. que están actualmente desocupados, solo 152, 438.219, llevan más de un año alejados de los mares.

En combinación con mejores fletes, este movimiento es satisfactorio para las dos operaciones, desguace y recomisión, efectuadas en estos meses, que han contribuido a mejorar notoriamente los mercados. Muchos armadores en vista de esto, han reanudado sus servicios, desde julio a la fecha, lo cual es un síntoma elocuente.

Pero por otra parte hay que insistir en que el tonelaje naval en Inglaterra se ha contraído, comparando las cifras de hoy con las de anteguerra; y esto que significa una favo-

rable coyuntura para los navieros es una perspectiva desagradable para un país como el nuestro. El tonelaje naval es inferior a la cifra de 1914 e inferior a lo que nuestra creciente población — que hoy pasa de los 46 millones — necesita. Esto es lo que las Cámaras han de ver, procurando conjugar los intereses que alrededor de esto se agitan y el superior interés de la nación.

CEREALES BRITÁNICOS EN

BUQUES EXTRANJEROS ::

He aquí una verdad desconsoladora. Un porcentaje considerable y creciente de los granos importados en las Islas Británicas, ha sido transportado por buques de otros países. Los colores del pabellón es cosa que al parecer no han interesado a las gentes que intervienen en ese tráfico. La competencia en el comercio de granos es tan enconada que una mínima diferencia en el flete, 2 ½ peniques tan solo, los aleja de los buques ingleses.

Como es natural los navieros británicos recuerdan que la conferencia interimperial de Ottawa tendía, así se dijo entonces, a favorecer el desarrollo de una economía interimperial que estimulara las relaciones de la Metrópoli y sus dominios; en virtud de sus acuerdos los granos del imperio gozan de trato preferente en las fronteras de las islas. Los navieros tienen derecho a pedir que se les coloque en pie de igualdad y que a la hora de las distribuciones de importación no se dispense preferencia alguna a los granos que llegan a nuestros puertos bajo pabellones extraños.

LA COMPETENCIA DE LOS

TRANSPORTES AÉREOS ::

Que el aeroplano se convierte a pasos agigantados en un temible competidor del ferro-

carril y del buque para los trayectos cortos, lo demuestra el hecho de que cada vez son más las gentes que adoptan este medio de locomoción entre Inglaterra y el Continente. Si el estado atmosférico es desfavorable, tales viajeros toman los viejos medios de transporte, más seguros, aunque más lentos; pero solo en tales casos.

Los servicios transmarítimos del Canal han perdido muchos miles de pasajeros que los han sustituido por las vías aéreas fuertemente subsidiadas. He aquí como las empresas ferroviarias y marítimas contribuyen al sostenimiento de sus temibles rivales, sin que ellas a su vez perciban auxilio de nadie. Para terminar este anómalo estado de cosas parece que van a concederse créditos adecuados a la Southern Railway C.^a que está construyendo cuatro «ferryboats» para la ruta de Dover. La importancia de este problema no es debidamente justipreciada. Un hombre de negocios se traslada de Londres a París en breves horas, sin desatender un solo día sus negocios, sin el enojoso cambio de vagones, buques y el ajetrete de su equipaje que rueda de un sitio para otro del ferrocarril al buque y viceversa. Según el proyecto de la Southern los coches irán directamente de Inglaterra al Continente. Además, los servicios de tránsito del Canal se acelerarán de tal forma, cuando se trate de buques, que un viajero podrá ir y venir en una sola tarde al Continente. Se trata de luchar con armas parecidas a las que tienen en sus manos los poderosos competidores del ferrocarril y del vapor, medios de locomoción que apenas conocían nuestros abuelos y que nosotros estamos viendo envejecer y caer en desuso.

J. THOMPSON.

Londres-Noviembre.

La subida en el precio de los desguaces

La subida en el precio de los desguaces se registra de semana en semana en las cotizaciones. Este movimiento contribuirá primeramente, a la reanimación de los mercados de fletes y segundo, al mejoramiento de la industria de construcción naval, pues muchas de las unidades que se desguazan serán, sin duda, reemplazadas. Lo más interesante ha sido el transporte del desguace por mar, que emplea un número considerable de buques.

La mayor actividad se registra en los puertos norteamericanos y lo más significativo es que casi todo se vende con destino al Japón, Italia y en tercer lugar Inglaterra. Por qué Inglaterra compra desguaces es una de tantas cosas inexplicables en este momento en que tantos absurdos se producen y sostienen el tráfico internacional. Se dice que la mejoría en la demanda de los desguaces obedece a que cada vez es más posible, por el mejoramiento de la química industrial, el aprovechamiento del hierro de desguaces en la fabricación de aceros. Esto podría explicar la compra del Japón y de Italia, pero no explica la venta por los americanos. Pero sea lo que quiera, lo que sí es cierto es que de ella se recogen indudables beneficios; es una mejoría que repercute en el tipo de las contrataciones

de fletes y que estimula la retirada de tonelaje inadecuado. La mayor parte del tonelaje amarrado no podrá competir ya nunca con los nuevos modelos que la técnica naval lanza a los mares actualmente. Si se considera que la depresión de fletes no tiene otro remedio que la reducción de tonelaje, sea el tonelaje amarrado o sea el tonelaje a flote, esta realidad de la elevación del precio del desguazado, es una perspectiva consoladora; basta considerar que este precio es hoy cuatro veces mayor que hace tres años y que en los últimos doce meses ha subido de 18/ a 28/6.

La ventaja inmediata, no hay duda será para los constructores navales que luchan en busca de pedidos; este hecho y la posible ayuda del Gobierno a su industria, cambiará sin duda el curso de las cosas que tan desfavorablemente se les presentó hasta la fecha. Ha llegado la hora de encontrar ventajoso desguazar y construir, aún sin la ayuda oficial, pues si las cosas continúan el rumbo favorable que comentamos, toda intervención de los gobiernos será innecesaria. El Gobierno puede, en todo caso, preocuparse de estimular los desguaces y continuar así la política emprendida de procurar trabajo a los desocupados.



Lubrificantes "Atlantic"

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

AMPLIACIÓN DE PLAZOS

EL DECRETO ORDENADOR DE LA PRODUCCIÓN Y VENTA DE COMBUSTIBLES

La «Gaceta» del 3 corriente publica las siguientes disposiciones:

Las anormales circunstancias porque ha atravesado nuestra nación durante casi todo el mes de octubre, han determinado en algunas regiones carboneras una verdadera imposibilidad de comunicación y reunión de los elementos productores, afectados por la aplicación del Decreto ordenador de la producción y venta de combustibles nacionales de fecha 19 setiembre de 1934, lo que ha retrasado necesariamente la posibilidad de estricto cumplimiento de los plazos señalados en el decreto mencionado, en relación con la formalización e implantación de las medidas contenidas en aquella disposición.

Ello justifica y aconseja la ampliación de los mencionados plazos, por lo que, de acuerdo con el Consejo de Ministros y a propuesta del de Industria y Comercio,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º El plazo de presentación de los Reglamentos de la Federación y los Sindicatos carboneros de España, determinado en el artículo 13 del Decreto ordenador de la producción y venta de combustibles nacionales de fecha 19 de setiembre de 1934, queda ampliado hasta el 31 de diciembre del corriente año 1934. De no hacerlo dentro de ese plazo, la Dirección general de Minas y Combustibles procederá a su redacción e implantación.

Art. 2.º El plazo señalado en el párrafo tercero del artículo 45 del mismo Decreto para solicitar la excepción en la aplicación de la norma general de cálculo de los cupos de porcentaje, queda asimismo ampliado hasta el 31 de Diciembre del corriente año 1934.

Art. 3.º El plazo señalado en el segundo

artículo adicional del repetido Decreto, de fecha 19 de setiembre pasado, para la total aplicación del régimen establecido en el mismo, queda ampliado hasta el 31 de enero del próximo año 1935.

Madrid, 1.º de Noviembre de 1934.

Las anormales circunstancias porque ha atravesado nuestra nación durante casi todo el mes de octubre, han determinado en algunas regiones carboneras una verdadera imposibilidad de comunicación y reunión de los elementos interesados, a quienes afecta la aplicación del Decreto relativo a las solicitudes de concesión de cupos de fabricación de hidrocarburos nacionales, de fecha 19 de setiembre pasado, lo que ha retrasado necesariamente la posibilidad de cumplimiento de los plazos señalados en el Decreto mencionado, en relación con las medidas contenidas en aquella disposición.

Ello justifica y aconseja la ampliación de los mencionados plazos, por lo que, de acuerdo con el Consejo de Ministros y a propuesta del de Industria y Comercio,

Vengo en decretar:

Artículo 1.º El plazo señalado en el artículo 1.º del Decreto de fecha 19 de setiembre pasado, sobre concesión de cupos de fabricación de hidrocarburos nacionales, queda prorrogado, para la presentación de anteproyectos, hasta el 31 de diciembre del corriente año. Para la presentación de los proyectos definitivos a que hace referencia el mismo artículo, así como el artículo 5.º del mencionado Decreto, el plazo queda ampliado hasta el 1.º de marzo de 1935.

Madrid, 1.º de noviembre de 1934.

EL REGISTRO DEL LLOYD

UN CENTENARIO GLORIOSO

— 10 —

El Registro del Lloyd puede ser considerado como prototipo de las instituciones inglesas. En la esfera política la idea del gobierno por mandato de la voluntad y asistencia de los gobernadores se ha difundido desde Inglaterra a todo el mundo, a pesar de los notorios retrocesos que de un tiempo a esta parte ha experimentado esta interpretación de la soberanía política. De modo análogo la reconstitución del Registro del Lloyd llevada a cabo hace un siglo cumplido, responde a principios idénticos al integrarse por navieros asociados que tienen a su cargo la regulación y apoyo de sus buques; llegándose, tres años antes de la guerra, a dar un paso adelante ampliando las bases del Comité de Gestores (Committee of Management) para incluir en ella a los constructores navales. Nación por nación, aseguradores extranjeros, navieros y constructores han sido puestos en contacto con la obra del Registro. En la actualidad hay comités en Estados Unidos, Francia, Suecia, Holanda, Dinamarca y Japón y los presidentes de estos comités nacionales son miembros «ex officio» del Comité de gestores.

Todo esto ha sido llevado a cabo sin la ayu-

da del Estado y sin apoyo legislativo ninguno. Es de advertir que en la fecha de su reconstitución, en 1834, se puso a discusión la posibilidad y alcance de una intervención oficial, pero no se llevó a la práctica la gestión encaminada a ese fin, porque se desconfiaba de sus resultados. Venciendo ciertos temores, sus promotores decidieron tomar a su cargo los riesgos pecuniarios, y de esa forma el Registro se vió libre para lo sucesivo de toda ingerencia del Estado que hubiera acompañado inevitablemente la concesión de cualquier subsidio oficial; la consecuencia ha sido el triunfo de aquel principio voluntario fundamental. La clasificación del Registro es una orientación fidedigna en todo el mundo y se extiende a la mitad o más del tonelaje a flote.

Tal resultado no puede deberse más que a una confianza progresiva y fundada en la integridad de la asociación y en sus inspectores, y como esa confianza nunca ha sido más merecida y creciente que ahora, la prensa marítima de todo el mundo eleva sus plácemes unánimemente a esta meritoria institución, que acreditó sobradamente su eficiencia en los cien años que tiene de vida, viniendo a constituir por tal causa un centenario glorioso.

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

LAS ESCUELAS DE PESCA

Ya en otras ocasiones me he ocupado de tema tan interesante como es este para la industria pesquera y vuelvo nuevamente sobre el mismo con motivo del anteproyecto de Ley de Pesca Marítima, que no dudo será prontamente sometido a la Cámara para su aprobación, una vez que hayan acudido los interesados en esta industria, aportando orientaciones o bien informando al Consejo Superior de Servicios Marítimos con cuantos conocimientos les ha enseñado la experiencia, para lograr el más fácil desarrollo de esta actividad. En España se precisa de la inmediata implantación de una legislación moderna y atemperada a las necesidades de la industria pesquera, la que si, en efecto, ha alcanzado un gran incremento en los últimos años, está, por otra parte, huérfana de disposiciones reglamentadoras del ejercicio que la pesca requiere al presente.

En el Capítulo VI del mencionado anteproyecto de Ley, se dice que el Estado establecerá una Escuela Regional de Pesca en aquellos puertos que cuenten con mayor flota pesquera de altura dentro de la región, y también en aquellos puertos en que exista núcleo importante de pescadores dedicados a la pesca de bajura, si las Diputaciones y Ayuntamientos cooperan al establecimiento de las repetidas escuelas con la aportación de edificios y su conservación, encargándose el Estado del profesorado.

No puede ser más plausible esta medida con la cual, una vez hecho Ley el citado anteproyecto, contará nuestro país con varias es-

cuelas de pesca, donde podrán adquirir los conocimientos necesarios aquellos que deseen dedicarse a esta profesión. Así ya las tienen establecidas varios países, incluso en aquellos de menor potencia pesquera que la de España, donde no existe todavía ninguna, puesto que como tales escuelas no pueden denominarse las que funcionan en diversos puertos del litoral, regidas por los Pósitos Marítimos, ya que son insuficientes para las necesidades y la enseñanza que requieren los pescadores, sin que con esto pretenda menospreciar la labor cultural que por medio de las mismas se realiza.

Una de las causas que impide el progresivo florecimiento de la industria pesquera española es la carencia de personal idóneo y competente para el desempeño de patrón en tal función. Basta para sostener este axioma decir que aquí los patrones de pesca no «se hacen» sino «que salen» por obra y gracia de la fortuna. Y así se dan los peregrinos casos de que un simple marinero o un fogonero, de la noche a la mañana, se vea convertido en patrón de pesca sólo por el mero hecho de haber propuesto al armador ocupar tal plaza o éste ofrecérsela a aquél, al quedar vacante la misma, teniendo la suerte de haber acertado durante algún tiempo en las caladas.

De ahí que en la industria pesquera sean tan frecuentes los fracasos y el trasiego de patrones de pesca de una embarcación a otra, donde experimentan su suerte, acertando unas veces y otras no; pero siempre por cuenta y riesgo del bolsillo del armador, que sufre las consecuencias de no disponer de personal

competente para tal cometido e ignorante de muchos de los conocimientos que la pesca requiere, puesto que arrastran el aparejo, bastantes de éstos, en esta o aquella playa, sin fundamento teórico de que pueda allí haber pesca, sino únicamente porque el día anterior hicieron en aquellos lugares buena marea otras embarcaciones.

No pretendo demostrar con esto que todos los patronos de pesca sean iguales, ya que hay algunos, no muchos, por cierto, que tienen perfecta conciencia de su profesión y así lo prueban en la constancia de sus caladas. Pero éstos, como digo, son los menos y por ende la industria pesquera española no es para la generalidad de los armadores un negocio remunerador; lucrativo ha dejado mucho de serlo para todos.

Se necesita, por lo tanto, de la inmediata creación de escuelas de pesca donde se enseñen muchos de los conocimientos que el personal dedicado a dicha actividad ignora; escuelas de preparación profesional que hagan desaparecer algunas de las rutinas perniciosas que hoy día todavía impera en la industria pesquera, con el consiguiente detrimento para la misma.

Como en otras artes, en la pesca los tiempos han hecho importantes cambios y la ineludible necesidad de poseer determinados co-

nocimientos antes no obligados, pero que ahora se hacen imprescindibles. Además, la continua explotación de las playas del litoral ha mermado considerablemente la pesca y hoy es preciso ir a buscarla a lugares que no hace muchos años parecía un imposible, por lo lejanos, lo cual impone una ampliación de cultura profesional a los patronos de pesca.

Cuando en España se cuente con Escuelas de Pesca establecidas en los principales puertos en que esta industria se desarrolla y también en aquellos donde existe un núcleo importante de pescadores, podrán en poco tiempo apreciarse la utilidad de las enseñanzas que por medio de dichas escuelas se divulguen, repercutiendo las mismas en beneficio de dicha riqueza, una de las más importantes de nuestro país, impulsada sin ningún apoyo del Estado y que da ocupación a muchos miles de hombres.

Para que prospere y lleve el camino de desarrollo iniciado, hay que contar antes con elementos debidamente preparados para el desempeño del cometido que se les encomiende, y esto sólo se conseguirá con la creación de las Escuelas de Pesca que desde hace tiempo venimos propugnando, con la esperanza de verlas convertidas algún día en realidad.

PISCIS.

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



SECCIÓN DE PESCA



IRREGULAR, POR EL MAL TIEMPO

En los primeros días del mes continuaron repitiéndose las mareas de pescadilla con bastante intensidad, siendo esta especie la capturada casi exclusivamente. Su abundancia produjo un considerable descenso en los precios, por lo que la cantidad de pesca no tuvo relación con el resultado económico de las mareas.

Al mediar la quincena se metió el tiempo en agua y viento de tal forma que algunos días no pudieron salir los pesqueros a la mar y otros en que lo hicieron, las faenas se efectuaron con grandes dificultades, dado el fuerte

temporal que hubieron de sortear. Este produjo la consiguiente escasez de pesca y los precios volvieron a ser elevados.

En este período de tiempo, son dignas de reseñar dos o tres mareas de besugo puestas en venta y una de merluza que ascendió a 6.000 pesetas. Por lo demás, es notable la escasez de salmonete, palometa y otras especies propias de la actual época, pero que hasta ahora todavía no se manifiestan.

La quincena ha sido, pues, irregular y sin rendimiento para la industria pesquera, puesto que cuando pudieron obtenerse utilidades los bajos precios no lo permitieron.

Promedio de precios en las ventas de pescado en la Rula de Gijón, desde el 26 de Octubre al 10 de Noviembre de 1934

CLASE DE PESCAO	26	27	29	30	31	1	2	3	5	6	8	9	10
Merluza.....	3,29	3,49	3,50	3,29	3,79	4,—	4,—	4,07	3,79	3,50	3,79	4,20	4,10
Pescadilla....	1,11	0,71	0,88	1,—	0,84	1,—	1,32	1,12	1,15	1,28	1,16	1,56	1,33
Besugo.....	1,40	1,60	1,49	1,39	1,50	1,54	1,59	1,69	1,79	1,80	2,—	2,—	2,—
Panchos.....	»	»	0,84	»	1,—	1,—	»	»	1,28	1,—	»	»	»
Gallos.....	1,16	1,17	1,—	1,09	1,13	1,23	1,11	1,25	1,07	1,19	1,13	1,41	1,15
Congrio.....	1,80	2,11	2,07	2,—	2,18	2,28	»	2,13	2,23	2,—	2,20	2,44	2,27
Congria.....	»	»	»	1,50	»	»	2,—	1,68	1,66	1,40	»	»	»
Gallapotas..	»	»	1,65	»	»	1,76	»	»	»	»	»	»	»
Barbadas....	0,86	0,69	0,62	0,74	0,64	0,59	0,90	0,64	0,66	1,—	0,77	0,77	0,79
Reyes.....	»	»	1,21	»	1,—	1,—	1,44	1,27	1,20	1,87	»	1,85	»
Abadejo.....	»	»	1,50	»	»	»	»	»	1,67	»	2,19	2,19	»
Matute.....	0,39	0,47	0,40	0,41	0,41	0,44	0,41	0,51	0,47	0,40	0,39	0,60	0,44
Pelao.....	0,50	0,40	0,39	0,49	0,40	0,39	0,40	0,43	0,42	0,50	0,43	0,48	0,39
Potas.....	0,67	0,79	0,52	0,82	0,65	0,71	0,91	0,61	0,70	0,86	0,71	0,85	0,77
Calamares...	»	»	1,60	»	»	1,90	1,96	1,81	»	»	»	2,12	2,87
Xardas.....	0,89	0,74	0,99	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Sardinias...	0,36	0,41	0,37	0,34	0,40	0,41	0,38	0,44	»	»	0,57	»	»
Palometas...	»	0,76	0,55	0,38	0,50	0,57	0,62	0,47	0,53	»	»	0,59	»
Almejas.....	0,99	0,95	»	»	1,19	1,12	1,21	1,18	»	1,19	1,35	1,42	1,26
Langostinos..	»	»	»	»	»	»	»	»	3,28	»	»	»	»
Mero.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3,10	»

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 =====				
27 Sebpre.	cargando	Ntra. Sra. del Carmen	5.500	Barcelona.
23 Octubre.	esperando	Ita	3.300	Id.
25 id.	»	Mina Carrio	3.900	Vallcarca.
29 id.	»	Euzkera	7.000	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
26 Sebpre.	esperando	Mina Piquera	5.300	Barcelona.
23 Octubre.	cargando	Maruja y Aurora	7.000	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
23 Octubre.	cargando	V. Ruiz Senén	5.700	Barcelona.
29 id.	esperando	Villamanrique	2.400	Vallcarca.
5 Nobre.	»	San Ireneo	580	San Sebastián.
6 id.	»	Ea	1.700	Cartagena.
10 id.	»	Monchu	2.300	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
22 Octubre.	cargando	Juan Artaza	580	Pasajes.
30 id.	esperando	Caranza	550	Cádiz.
31 id.	»	Marta Junquera	620	Bilbao.
31 id.	»	Astillero	480	San Sebastián.
5 Nobre.	»	Iciar	500	Sevilla.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
30 Octubre.	30 Octubre.	Llodio	620	Bilbao.
31 id.	2 Nobre.	Mari Eli	1.100	Cádiz.
31 id.	1 id.	Sama	1.000	Bilbao.
3 Nobre.	6 id.	Sotón	1.180	Motril.
5 id.	8 id.	Iciar	200	Sevilla.
6 id.	8 id.	I Figaredo	1.200	Barcelona.
8 id.	9 id.	Hernani	420	San Sebastián.

GIJON

s puertos desde el 25 de Octubre al 10 de Noviembre de 1934

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
22 Sebpre.	1 Nvibre.	Jesús Antonio	1.550	Cartagena.
4 Octubre.	cargando	Numa	4.300	Barcelona.
4 id.	"	Josefa Mari	70	Vigo.
22 id.	26 Octubre.	Llodio	900	Bilbao.
28 id.	1 Nvibre.	Sancho Panza.	215	Ferrol.
29 id.	30 Octubre.	Aurora	1.000	Bilbao.
29 id.	30 id.	M. Santuiste	550	Santander.
29 id.	30 id.	Llodio	280	Bilbao.
29 id.	30 id.	Ondárroa.	40	Bermeo.
29 id.	30 id.	Soledad	70	Vigo.
5 Nvibre.	9 Nvibre.	San Eduardo	300	Coruña.
5 id.	6 id.	Mina Sorriego	160	Santofña.
5 id.	cargando	Llodio	900	Bilbao.
5 id.	2 Nvibre.	Mari Eli	480	Cádiz.
5 id.	esperando	Mieres	4.340	Barcelona.
6 id.	"	Sama	1.000	Pasajes.
6 id.	"	M. Amalia	900	Cádiz.
7 id.	9 Nvibre.	C. Corona	1.000	Bilbao.
8 id.	esperando	Ita	1.600	Barcelona.
9 id.	7 Nvibre.	Mariavi	260	Santander.
10 id.	esperando	José María	500	Pasajes.
10 id.	"	Mina Carrio	200	Valencia.
===== GIJÓN - DARSENA. — F. C. DE LANGREO =====				
15 Sebpre.	cargando	Jone Miren	180	Zumaya.
19 id.	9 Nvibre.	Concepción Hevia.	220	Bilbao.
3 Octubre.	9 id.	Gaviota	300	Id.
25 id.	esperando	San Jorge	250	Id.
29 id.	"	Sotillo	180	Zumaya.
29 id.	"	Antonieta.	120	Deva.
6 Nvibre.	"	Rosario	110	Cedeira.
6 id.	"	Anita	220	Corme.
6 id.	"	Belarmina	140	Id.

A V I L E S

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

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decenas de Octubre.				
28 Sebpre.	22 Octubre.	Amador	242	Coruña.
6 Octubre.	22 id.	Lolina	440	Bilbao.
6 id.	22 id.	Margarita	300	Zumaya.
6 id.	22 id.	Aller	209	Bilbao.
17 id.	23 id.	Iturri-Ripa	388	Id.
19 id.	23 id.	Luis Vives	158	Id.
21 id.	23 id.	Airoso	110	Betanzos.
23 id.	23 id.	Paco García	200	Bilbao.
19 id.	23 id.	Joven Víctor	154	Id.
21 id.	23 id.	Bodón	873	Id.
22 id.	24 id.	Ana	300	Pasajes.
24 id.	24 id.	Zuloaga	215	Betanzos.
20 id.	25 id.	Caruso	1.332	Bilbao.
23 id.	25 id.	Monte Faro	187	Betanzos.
25 id.	25 id.	Iciar	600	Santander.
20 id.	25 id.	Everilda	115	Coruña.
6 id.	26 id.	Luis Adaro	3.068	Sevilla.
8 id.	26 id.	Arnao	6	Requejada.
6 id.	27 id.	Zurriola	2.660	Alicante.
27 id.	27 id.	Lolina	350	Zumaya.
25 id.	29 id.	Guillermo Schulz.	3.733	Tarragona.
26 id.	29 id.	José María	510	Pasajes.
27 id.	29 id.	Cervantes	210	Coruña.
27 id.	30 id.	Iturri-Ripa	359	Requejada.
28 id.	30 id.	Bodón	876	Vigo.
30 id.	30 id.	Ana	301	Pasajes.
30 id.	30 id.	El Gaitero	10	Santander.
26 id.	30 id.	Inogedo	19	Requejada.
25 id.	31 id.	Marqués de Chávarri	4.640	Valencia.
30 id.	31 id.	Arnao	141	Requejada.
29 id.	31 id.	José G. Trevilla	266	Pasajes.
31 id.	31 id.	Melchuca.	127	Santander.
TOTAL...			23.099	
1.^a decena de Noviembre.				
31 Octubre.	1 Nvibre.	Asturias	52	Luarca.
27 id.	2 id.	Margarita	330	Vigo.
27 id.	3 id.	Faustino San Pedro	3.526	Bilbao.
24 id.	3 id.	Josefa Mari	221	Vigo.
2 Nvibre.	3 id.	Cabo Carboeiro	189	Gijón.
2 id.	3 id.	Arnao	9	Bilbao.
2 id.	5 id.	Mariano Benlliure	151	Coruña.
4 id.	5 id.	Iturri-Ripa	372	Requejada.
3 id.	5 id.	Asturias	60	Luarca.
30 Octubre.	6 id.	Gumersindo Junquera.	5.602	Barcelona.
3 Nvibre.	6 id.	Inogedo	50	Requejada.
31 Octubre.	7 id.	Caruso	1.360	Bilbao.
26 id.	8 id.	Fernando L. Ibarra	4.465	Valencia.
Suma y sigue.....			16.387	

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
		<i>Suma anterior.....</i>	16.387	
2 Nvibre.	8 Nvibre.	Artiba-Mendi.	3.329	Barcelona.
3 id.	8 id.	Lolina	427	Bilbao.
6 id.	8 id.	Recalde	60	Navia.
26 Octubre.	9 id.	José Tartiere	3.483	Cartagena.
9 Nvibre.	9 id.	Bodón	859	Bilbao.
8 id.	9 id.	Sancho Panza	218	Coruña.
8 id.	9 id.	Covadonga	40	Vegadeo.
9 id.	10 id.	Iturri-Ripa	350	Requejada.
		TOTAL....	25.153	

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

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

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
		3.^a decena de Octubre.		
13 Octubre.	22 Octubre.	C. Rezola núm. 2	12	Gijón.
12 id.	24 id.	San Eduardo	8	Id.
30 Sepbre.	24 id.	F. R. San Pedro	2.568	Bilbao.
3 Octubre.	25 id.	Aurora	994	Id.
7 id.	25 id.	Astillero	475	Id.
3 id.	27 id.	Jaime Girona.	2.720	Id.
		TOTAL...	6.777	
		1.^a decena de Noviembre.		
2 Octubre.	2 Nvibre.	Marzo	1.865	Málaga.
13 id.	2 id.	Santiago López	3.868	Barcelona.
27 id.	2 id.	Zubieta	162	Pasajes.
27 id.	2 id.	Zuloaga	205	San Sebastián.
27 id.	3 id.	Lekeitiara	212	Id.
26 id.	4 id.	M. de Urquijo.	3.084	Bilbao.
30 id.	5 id.	Amado	233	Id.
30 id.	5 id.	I. Figaredo	3.639	Barcelona.
30 id.	6 id.	Capricho	136	Bilbao.
1 id.	8 id.	Cervantes	208	Id.
5 id.	8 id.	Goya	152	Coruña.
27 id.	8 id.	Astur.	1.188	Cartagena.
1 Nvibre.	9 id.	Don Quijote	221	Bilbao.
3 id.	10 id.	M. Faro	188	Id.
		TOTAL...	15.360	

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 Octubre y 1.^a de Noviembre de 1934

		3. ^a DECENA	1. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.	Turno 1. ^o	0,00	3.340,00
	Id. 2. ^o	0,00	460,00
	Id. 3. ^o	0,00	5.103,12
	Id. 4. ^o	432,21	813 38
	Grúas chicas.....	649,48	600,01
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.	Cargaderos	13.336,64	9.283,45
	Grúas chicas.....	1.311,31	554,45
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C.	Cargaderos	0,00	635,86
	Muelles.....	444,00	421,00
Totales en las dos decenas.....		16.173,64	11.211,27
AVILÉS		23.099,00	25.153,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA		6.777,00	15.360,00



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

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

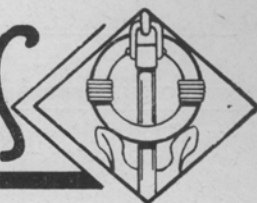
Dirección telegráfica: **FÁBRICA-MIERES**

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



AUMENTO EN ADUANAS

Durante el mes de Octubre último la recaudación en las Aduanas de Asturias fué la siguiente:

Gijón, 1.749.401,27 pesetas; Avilés, 102.170,02; San Esteban, 16.076,19; y las demás subalternas, 5.654,58.

En igual mes del año anterior, Gijón recaudó 1.509.301,66 ptas.; Avilés, 92.887,24. En cambio, San Esteban había recaudado 11.844,28 pesetas más y las otras subalternas 1.675,98.

El resumen general es: en 1934, un millón 873.302,36 ptas., y en 1933, 1.637.439,93. Diferencia en más a favor de este año 237.862,13.

INGENIERO ASCENDIDO

Por reciente disposición oficial ha sido ascendido a ingeniero de primera en el escalafón correspondiente, el joven ingeniero gijonés afecto a esta Junta de Obras del Puerto y distinguido amigo nuestro, D. Saturnino Villaverde Lavandera.

Enviamos nuestra enhorabuena al Sr. Villaverde por el merecido ascenso de que ha sido objeto.

ACLARANDO UNA DISPOSICIÓN

Con objeto de aclarar las dudas suscitadas acerca de la interpretación de la disposición de 11 de Agosto último relativo al incremento de los precios de los carbones de Asturias, la Dirección General de Minas y Combustibles ha dispuesto:

1.º Que rectificando dicha disposición la de 23 de Junio del presente año, debe empezar a regir desde la fecha de la publicación en la «Gaceta» de esta última disposición, es decir, desde el 26 del expresado mes.

2.º Que estando incluidos en el aumento de 0,75 pesetas por tonelada el aumento del impuesto del Timbre y el correspondiente al 3 por 100 de las tarifas ferroviarias, que son igualmente satisfechas por todos los productores y que suman en total 0,21 pesetas, esta cantidad deberá ser descontada de las 0,75 pesetas, siendo la diferencia de 0,54 pesetas la que deben entregar los productores que cargan por el ferrocarril de Langreo al Sindicato Carbonero Asturiano, para darle el destino expresado en el artículo 2.º de la disposición de 11 de Agosto último.

Madrid, 26 de Octubre de 1934.

LA PRODUCCIÓN PESQUERA EN GIJÓN

DURANTE EL MES DE OCTUBRE :-:

A continuación publicamos una estadística de las ventas de pescado efectuadas en este puerto durante el mes de referencia.

ESPECIES	KILOS	PESETAS
Abadejo.....	244	366,00
Almejas.....	2.214	2.435,00
Barbadas.....	3.703	2.524,00
Besugo.....	25.131	32.703,00
Bonito.....	22.536	21.303,00
Calamares.....	344	661,00
Congria.....	117	180,00
Cangrío.....	757	1.598,00
Gallapotas.....	392	613,00
Gallos.....	16.306	18.498,00
Langostinos... ..	50	182,00
Merluza.....	15.218	57.483,00
Palometa.....	5.324	2.747,00
Pancho.....	1.322	1.266,00
Pescadilla.....	132.741	139.168,00
Potarros.....	10.702	7.551,00
Rape y Raya.....	20.572	9.212,00
Reyes.....	2.268	2.098,00
Sardina.....	12.217	4.568,00
Varios.....	17.338	7.433,00
Xardas.....	630	573,00
TOTAL.....	290.126	313.167,00

NUEVO SUBSECRETARIO DE MARINA

La «Gaceta» del 7 del actual publica un decreto del Ministerio de Industria y Comercio admitiendo a D. Rubéns Marichal y López la renuncia del cargo de Subsecretario de la Marina civil.

El mismo diario oficial publica otro decreto nombrando para dicho cargo a D. Mario Arozena y Arozena, a quien felicitamos por tal distinción, deseándole muchos éxitos en el mismo.

Tenemos que recoger en esta Revista el sentimiento que ha causado en toda Asturias, al igual que la de los Sres. Riego y Rodríguez Arango, la muerte de los ingenieros asturianos D. Miguel Durán y Walkinschaw y su hijo D. Miguel Durán y Terry, el primero herido durante los sucesos revolucionarios y fallecido luego en Madrid y el segundo muerto también durante aquellas trágicas circunstancias al conducir a su padre herido en automóvil desde Luñones a Oviedo.

Ambos eran dos ingenieros que honraban a su profesión, habiendo sido el Sr. Durán, padre, uno de los colaboradores más distinguidos de aquel gran industrial asturiano que se llamó D. José Tartiere, y al segundo por ser un joven de gran talento se le auguraba un brillante porvenir.

ASTURIAS MARÍTIMA se asocia al duelo que ha producido a su familia, al distinguido Cuer-

po de Ingenieros de Minas y a cuantos les conocían; el fallecimiento de tan destacados hombres de ciencia, deseando a sus deudos la necesaria resignación en estos momentos de dolor.

EL TONELAJE AMARRA-

DO EN INGLATERRA —

Las estadísticas trimestrales del tonelaje inactivo en los puertos de Inglaterra e Irlanda, referidas hasta 1.º de octubre reflejan el mejoramiento de los fletes iniciado en julio y agosto. Las cifras no alcanzan todos los puertos; pero el total representa con seguridad una reducción de 50 mil tons. en el tonelaje amarrado relativamente a las cifras de primeros de julio. Esto significa que teniendo en cuenta el tonelaje desguazado y las nuevas construcciones, es evidente que hay ahora más buques en servicio que en julio pasado.

En el mes de julio había amarrados en los puertos de Inglaterra e Irlanda 421 buques, 1.042.278 tons. neto, lo que representaba una disminución de 36.743 tons.—3,4 por 100—con respecto a las cifras de abril. La mencionada disminución no significaba entonces que hubiese más buques en activo—se sabe que entonces había menos—sino que una gran cantidad de tonelaje inglés había sido vendido a otros países o a desguazadores.

ANUNCIESE USTED EN «ASTURIAS MARÍTIMA»

DIRECCIÓN: APARTADO DE CORREOS 232-GIJÓN

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.
 Sinistros 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



RECORDANDO EL EXACTO CUMPLIMIENTO DE DOS ÓRDENES

Teniendo noticia esta Inspección general de Navegación de que algunos buques pesqueros, situados en la mar, establecen contacto radioeléctrico con otros buques surtos en puerto, infringiendo así la Real orden de 15 de Abril de 1926 («Gaceta» del 16), ha tenido a bien disponer lo siguiente:

1.º Recordar el cumplimiento de la citada Real orden de 15 de Abril de 1926 («Gaceta de Madrid» del 16).

2.º Recordar asimismo la Orden circular de esta Inspección general de Navegación de fecha 23 de Febrero del actual («Gaceta» del 6 de Marzo siguiente).

3.º Que los buques pesqueros que monten estaciones radioeléctricas arrien sus antenas al llegar a puerto, y que no las vuelvan a izar hasta encontrarse en franquía.

4.º Advertir al público que se ha interesado la cooperación del Ministerio de Comunicaciones, para descubrir las infracciones que sobre el particular se cometan, que denunciará, bien a este de Industria y Comercio, bien a las Delegaciones o Subde-

legaciones marítimas, por sí o por sus funcionarios, a los buques que incurran en ellas, que serán sancionadas con gran severidad por las Autoridades de Marina civil.

5.º Encarecer a los Sres. Delegados y Subdelegados marítimos la máxima vigilancia en el cumplimiento de estas medidas, y que hagan llegar el contenido de la presente Orden a conocimiento de cuantos Capitanes y Patrones de buques toquen en los puertos de su jurisdicción.

Madrid, 12 de Noviembre de 1934.

OBRA DECLARADA DE UTILIDAD

Ilmo. Sr.: En vista de lo propuesto por la Secretaría general, y con el informe presentado por la Asesoría jurídica de la Subsecretaría de la Marina civil,

Este Ministerio ha dispuesto que sea declarada de utilidad la obra titulada «Derecho marítimo» de la cual son autores don Francisco Fariña, Coronel del Cuerpo jurídico de la Armada, y don Timoteo Olondo, Subinspector de segunda del Cuerpo general de servicios marítimos.

— Dado en Madrid a cuatro de noviembre de mil novecientos treinta y cuatro.



PINTURAS SUBMARINAS

Muñuzuri, Lefranc, Ripolin. S.A.

APARTADO 49 BILBAO



(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, ESMAL-
TINA (especial para camarotes), MINIO LÍQUIDO ESPECIAL (no se endurece), PINTURA
ALUMINIO PARA CHIMENEAS (resistente al calor), OBRAMUERTA, BODEGAS y CARBONE-
RAS, 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

S. A. Depósito de Carbones de Tenerife

— G I J Ó N —

CARBONES

Consignatarios :-: Fletamentos

Agencia de las Compañías Hamburguesas

(Servicio directo a CUBA y MEXICO)

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

SOCIEDAD INDUSTRIAL ASTURIANA

FABRICAS DE MOREDA Y GIJON

ACERO Siemens básico de todos tamaños, lingotes de fundición y afino :-: ALAMBRES brillantes recoci-
dos, galvanizados y cobrizados :-: ACEROS al crisol para herramientas, limas y barrenas de minas :-: HIE-
RROS 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

Andrés Ruiz de Velasco

Calle del Carmen, 30, 32 y 34 - **GIJÓN**

CONSIGNACIONES :: FLETAMENTOS :: CARBONES :: SEGUROS

AGENCIA DE ADUANAS

Teléfono 19-05
Apartado N.º 201

Telegramas } "RUIDEVELASCO GIJÓN"
Telefonemas }

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

SANCHEZ RUIZ & FERRER

SEGUROS Y REASEGUROS

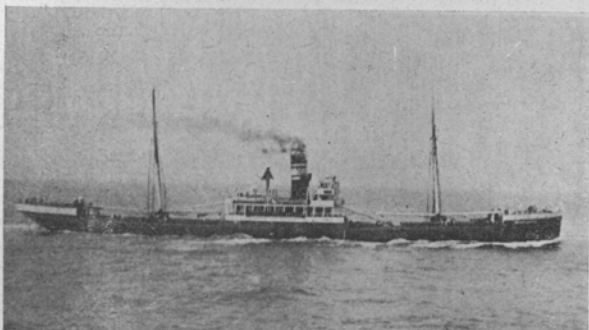
FLETAMENTOS :: COMPRA-VENTA DE BUQUES

Telegramas } **RUSANCO**
Telefonemas }
TELEFONO 11.354
APARTADO 135

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 METALICAS

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

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



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 - Eepoliación - 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, Marmora, Kinitra, Salé, Rabat, Casablanca, Arancor, Mazagán, etc.—PLANO DE PESCA C.—Desde Mazagán a Sim con los pesqueros de Kantin, Mogador Sim a Porras, etc.—PLANO DE PESCA F.—Desde Mogador a Ghir con los pesqueros de Sim, Sin Tierra, Mar de N. W. Tefelnech, Oficina, Cabezas, Leonor, Viñeta, Cabeza del Cabo, etc.—PLANO DE PESCA G.—Desde Ghir a Juby (28 o N.) con los pesqueros de los 60 brazos, Ghir, Cabeza del Cobo, Mar de los Calanes, los 100 brazos, Carretera, Santa Cruz, las 30 Millas, Río Mesa, Agula, Fogo, Hill, Nun, La Curva, Juby y Banco la Concepción.—PLANO DE PESCA H.—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, Francases, Peña Grande, Barbas, Río de Oro, Agüera, etc.

Para pedidos dirigirse a

D. Miguel Morales Almiñana

Capitán de la Marina Mercante

Lista de correos - CADIZ

Enviándole por giro postal o telegráfico 75 ptas.

Juan Navarro Dagnino

Subdelegado de Pesca

en La Coruña

PUBLICISTA DE OBRAS NAUTICAS

El giro-compás (Aguja giroscópica)

Manejo de las cartas marinas inglesas y españolas

Vocabulario marítimo inglés-español y español-inglés

Gran tratado de maniobra de buques "Arte Naval"

Edición española de las tablas de Newton y Pinto

Tratado de navegación "Manual del Oficial de Derrota"

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

Pedidos al autor.

HIJOS DE CLAUDIO ALVAREZ

EFFECTOS NAVALES

Materiales de Construcción

Depositorios del material

para techar PIZARRITA

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

ALMACÉN DE EFECTOS NAVALES

— DE —

VIUDA MAÑUECO (SUCESSOR)

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

Telefóno núm. 13327

Manuel G. Morán

EFFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

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

San Juan de Nieva (Avilés)

Telegramas } MORÁN-AVILÉS
Telefonemas }

VAPORES DE GUMERSINDO RIESGO VALLINA

— G I J O N —

Telegramas }
Telefonemas } **RUDESCO**

Teléfono 30-23

Apartado 142

ANGEL ALVAREZ, S. en C. - Avilés

ARMADORES Y CONSIGNATARIOS
AGENTES DE ADUANAS ; SEGUROS MARÍTIMOS
EXPORTACIÓN DE CARBONES

GRANDES ALMACENES DE SAL

AGENTES DE VAPORES COSTEROS
CONTRATOS DE SALVAMENTOS DE BUQUES
BOMBAS DE ACHIQUE DE 1.000 TONS. POR HORA

Telegramas } ANGELVAREZ APARTADO NÚM. 31

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

VAPORES:
Caruso... 1.350 Tons. | Rida 350 Tons.
Lolina ... 400 | Margarita. 270 "
 | Africana.. 150 "

ELECTRO-SOLDADORA ASTURIANA

Director: D. PEDRO SABANDO

SOLDADURA ELÉCTRICA

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

Tren flotante :- Lancha «Electra»

Tren terrestre transportable

Oficinas: Covadonga, 24, bajo TELÉFONO 1743

Dirección telegráfica: JAENICKE

G I J Ó N

S. A. ESPAÑOLA DE LUBRIFICANTES

ACEITES, GRASAS Y EFECTOS NAVALES IMPORTACIÓN DIRECTA

DEPOSITO PARA ASTURIAS

Vda. de DIEGO MURILLO

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

NICANOR NOVAL HEVIA

G I J Ó 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 Ó N

(Próximos al puerto del Musel)

Teléfono 34-44

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

COMPañIA EUSKALDUNA DE CONSTRUCCION Y REPARACION DE BUQUES BILBAO

ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE CONSTRUCCIONES NAVALES

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

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

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

Fabricación de tornillos, tuercas y remaches.

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

Dirección postal, Apartado 13 - Bilbao

Dirección telegráfica, Euskalduna - Bilbao

GASCUE Y CRUZ

San Sebastián y Pasajes

Consignatarios

Carbones

Fletamentos

AGENTES COMERCIALES

DE LA

Sdad. Metalúrgica Duro-Felguera

Dirección Telegráfica y Telefónica:

GASCUECRUZ

Teléfono... 10.435.—San Sebastián

» ... 5.149.—Pasajes

Jesús García Castillo

Armador y Consig-
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. 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^o 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^o Ltd. de Liverpool. (Seguros marítimos)

G I J Ó N

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-1.º

Apartado 71 - Teléfono 18-00

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

Fábrica en

LUCHANA - ERANDIO

(Bilbao)

MARCA

REGISTRADA



HOLZAPFEL

Unicos agentes y fabricantes

en España de las afamadas

Pinturas "HOLZAPFEL"

LAS MEJORES DEL MUNDO Y LAS DE MAYOR CONSUMO MUNDIAL

Patente «INTERNATIONAL». — Para fondos de buques de hierro y acero. — Cerca del 40 por 100 de la flota mundial emplea esta patente.

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

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

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

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

«FUNNEL PAINT». — Pintura ignífuga para chimeneas.

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