



AÑO V

GIJÓN 1.º DE DICIEMBRE DE 1934

NÚM. 98

HISPANO RADIO MARITIMA

Alcalá, 16 - MADRID

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

Aparatos automáticos de alarma de los mismos sistemas

SONDAS ULTRASONORAS LANGEVIN FLORISSON

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

Pídanse detalles y presupuestos a

HISPANO RADIO MARÍTIMA, MADRID - Alcalá, 16

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

Agente en Gijón: DARIO VEGA :: Trinidad, 23

EFFECTOS NAVALES Y LUBRICANTES MONASTERIO (S. A.)

ALMACENISTAS DE EFFECTOS NAVALES

IMPORTADORES DE ACEITES
Y GRASAS LUBRIFICANTES

Lubrificantes MONASTERIO Marca (Registrada)

Telegramas y Telefonemas: MONASTERIO

TELÉFONO 27-00 + APARTADO N.º 60

Marqués de San Esteban, n.º 22

GIJON

APARTADO 90

TELÉFONO 24-00

A. PAQUET

TELEG } PAQUET
TELEF } PAQUET

CONSIGNATARIO

MUELLE, 2-4-6 - GIJÓN

AGENTE DE ADUANAS

Compañía Trasmediterránea

C.º G.º Transatlantique

PENÍNSULA - AFRICA - CANARIAS

CUBA - MEJICO - ESTADOS UNIDOS

AGENCIA CONSULAR DE FRANCIA

“SHELL”

“FLINTKOTE”

LUBRIFICANTES Y ASFALTOS

ANTICORROSIVO - IMPERMEABILIZANTE - AISLANTE

EMULSIONES “COMPAS” ASFÁLTICAS

LISBOA PORTUGAL

MANUEL LLORET Y BOU

Praça Duque da Terceira, 25 - 26 - 27

CONSIGNATARIO de BUQUES (Unico Consignatario español en Portugal)

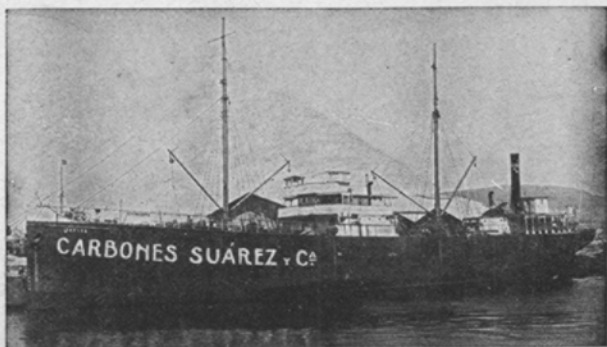
Agente de la Compañía Transatlántica-Barcelona

Telegramas: “LLORET” - Teléfono 26447 - Apartado 332

“ASTURIAS MARÍTIMA”

TARIFA DE ANUNCIOS POR INSERCIÓN

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



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

Depósitos flotantes y terrestre de Carbón y Gas-Oil

Importación y venta de Sal

CASA CENTRAL: VIGO - Teléfono 1466

SUCURSALES en MARIN, VILLAGARCIA y SANTIAGO

Tele ^{gramas} fonemas } SUARECES

José Pérez Fernández

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

Teléfono núm. 39

Apartado núm. 20

Telefonemas: PEREZ FERNANDEZ

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», «BAGGA» 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 - Calabrotos

ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

GIJÓN
MUELLE, 30

TELÉFONO 31-38

Direc. Telg.: ÁNCORA

BANCO MINERO INDUSTRIAL DE ASTURIAS

GIJÓN

CAPITAL: 10.000.000 DE PESETAS

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

Compra-venta de monedas y billetes extranjeros

CAJA DE AHORROS

Intereses que abona: 3 por 100 anual

Dirección Telegráfica: BANMINAS

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 84 ♦ Telegráfica: Vega ♦ Teléfono 19-00

LIQUIDADOR DE AVERÍAS

LUIS HERMIDA HIGUERAS

≡≡≡ CONSULTOR MARÍTIMO ≡≡≡

MANUEL CORTINA, 10
 ≡≡≡ MADRID ≡≡≡

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: SAIREVA
 TELÉFONO 35.577 ≡≡≡≡≡

Joaquín Davila y Comp.^a

≡≡≡ VIGO ≡≡≡

Consignatarios de Buques
 Carbones-Seguros

Telegramas: DAVILA - Teléfono 1.228 - Apartado 80

GUMERSINDO JUNQUERA

GIJÓN-MUSEL

Armador - Consignatario de Buques
 Carbones - Fletamentos



VAPORES

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 1.º DE DICIEMBRE DE 1934

NÚM. 98

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

PROBLEMA REGIONAL

LA NORMALIDAD EN LAS MINAS

—10—

El problema más grave que soporta la región asturiana como secuela del pasado movimiento revolucionario es el de la industria hullera, cuyas minas llevan cerca de dos meses en paro y todavía es el momento en que no puede anticiparse noticia concreta sobre la reanudación de los trabajos. Ante esta incertidumbre que tan hondamente preocupa a los asturianos, puesto que nuestra economía regional está basada en la producción hullera, el tema de la vuelta al trabajo en las minas es objeto de continuos comentarios hacia el cual todas las conversaciones derivan.

Un paro de dos meses en las explotaciones hulleras significa la falta de muchos millones de pesetas en momentos que más se necesitan, y por otra parte con esta aptitud se condena a padecer hambre a toda toda aquella cuenca minera donde no se cobran jornales desde hace sesenta días, exponiendo a aquellas gentes a la desesperación, azuzadas de la miseria que soportan.

La vuelta al trabajo en las minas está supeitada al desarme de los obreros mineros; pero esta labor aunque se lleva a efecto con gran diligencia y acierto, no es cosa de días ni de semanas, y, por lo tanto, debe desistirse de mantener por más tiempo la inactividad en el trabajo, so pena de querer originar el completo derrumbamiento de la economía asturiana. Porque estamos enfrentados ante un inminente peligro que ya está siendo realidad: las introducciones de carbón extranjero, que se prodiga con el consiguiente quebranto para nuestra industria hullera.

Hay, en efecto, todavía algunas existencias de carbones en Asturias; pero como hemos dicho en otras ocasiones, el porcentaje de menudos, es muy considerable y más bien ahora ya es de éstos solamente, por cuanto que los granos han sido colocados en su totalidad en las últimas semanas. A base de menudos de determinadas características, puesto que solamente se dispone de menudos de

vapor, no pueden los mineros asturianos atender a los consumidores, y aquéllos aprovecharán la oportunidad que se les presenta para justificar sus compras de carbón extranjero; que el Gobierno no podrá impedir, sino que habrá de dar su venia para que se realicen, al no estar las empresas hulleras asturianas en condiciones de suministrar las clases de carbón que se les requieran. De este modo las industrias españolas se aprovisionarán de combustible para una larga temporada, con lo que se planteará un nuevo problema cuando las minas reanuden los trabajos, careciendo entonces de clientes a quienes puedan hacer suministros.

El Gobierno y las autoridades asturianas no deben sostener por más tiempo el criterio de no abrir las minas antes del completo desarme; es mirar desde un solo punto de vista dos problemas completamente distintos: el de seguridad y el económico. El primero se impone para el restablecimiento del orden y principio de autoridad, vejados en el movimiento revolucionario; pero como antes decimos, esto no es trabajo de días y sí labor que durará aún mucho tiempo; sin embargo, el restablecimiento de la vida en la cuenca minera no admite demora de ningún género y el dilatar el cierre de las explotaciones por días, nada más, es tanto como condenar a Asturias a una ruina de la que nunca podrá

salvarse. Además, esta paralización debilita en máximo grado el estado precario de las empresas hulleras, ya muy difícil de antes, pues han de sostener el personal de conservación de las minas, lo cual lleva aparejados gastos considerables, mientras la producción es completamente nula.

Si no se lleva a efecto la inmediata reanudación de los trabajos en las explotaciones hulleras de Asturias y como consecuencia se permite la introducción de carbón exótico, habrá que lamentar más tarde la verdadera catástrofe que sufrirá nuestra región, y esto es precisamente lo que debe evitarse, empleando todos los medios posibles a tal fin.

De los obreros mineros depende también el impedir la catástrofe que se avecina, dándose perfecta cuenta de lo contraproducente de su actitud y de la conveniencia para sus propios intereses de proceder a la entrega de armas en su totalidad. Cuando así sea, las empresas tampoco perderán un momento para reanudar los trabajos, dado lo que esto les interesa. Pero hemos de repetir una vez más que este problema no admite demora y que de una forma u otra debe ser resuelto inmediatamente.

**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

Es bastante considerable la paralización de este mercado en el que apenas si aparecen nuevas órdenes de fletamento, puesto que las empresas hulleras se ven obligadas a rechazar los pedidos de carbones que se les hace, debido a no tener en existencia las clases que los compradores requieren. Por ello la situación del mercado de fletes de Asturias continuará así mientras que en las minas no se reanuden los trabajos.

Las pocas operaciones concertadas en el transcurso de la pasada quincena han sido a base de tipos de flete semejantes a los que venían rigiendo anteriormente, sin que sea posible conseguir por los armadores un mejoramiento con el que puedan compensar, en parte, las muchas pérdidas que sufren por las prolongadas estancias que tienen los buques en

estos puertos, dada la lentitud que se emplea en los embarques.

También se encuentran completamente paralizados los retornos de madera para minas, que continuarán así hasta la reanudación de los trabajos en la cuenca hullera. La carencia de estos viajes se nota considerablemente, dado el número de buques que encontraban ocupación con tales cargamentos y máxime en las circunstancias actuales en que los fletamentos de carbón son reducidísimos.

Los retornos de sales y minerales también están desanimados, con lo cual se acentúa en gran proporción la crisis naviera que tanto se deja sentir y que de no reaccionar prontamente, lo que es difícil pronosticar, producirá efectos desastrosos que no pueden calcularse.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

Paeajes.....—Vp.	150 ts.	Ptas. 12,—	Norte
San Sebastián..— »	600 ts.	» 12,—	Langreo
Bilbao.....— »	400 ts.	» 10,—	Norte
Santander.....— »	1.000 ts.	» 7,—	Id.
Coruña.....— »	300 ts.	» 11,—	Id.
Vigo.....— »	600 ts.	» 12,—	Langreo
Huelva.....— »	600 ts.	» 16,—	Norte
Motril.....— »	1.500 ts.	» 15,—	Id.
Barcelona (bodega)..— »	1.200 ts.	» 14,50	Langreo

PRAVIA a

Bilbao.....—Vp.	800 ts.	Ptas. 8,—
Id.....— »	200 ts.	» 11,—
Vigo.....— »	850 ts.	» 11,50
Barcelona.....— »	2.000 ts.	» 16,—

RETORNOS:

Bilbao-Pravia...—Vp.	500 ts.	mineral	Ptas. 5,—
Bilbao-Gijón...— »	400 ts.	carbón	» 8,50

Hijos de CASIMIRO VELASCO

Telegramas y Telefonemas: **CASIMIRO**

Apartado núm. 67

GIJON

Teléfono 32-00

AGENTES DE LAS LÍNEAS DE NAVEGACIÓN:

NORDDEUTSCHER LLOYD

LLOYD ROYAL BELGE

DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT «NEPTUN»

Wm. H. MULLER & C.º

THE ISAACS LINE (EN GIJÓN Y BILBAO)

GANS STEAMSHIP LINE

CORRESPONSALES DE LA AMERICAN EXPRESS C.º

AGENCIA DE ADUANAS

Cargas, descargas, gabarrajés y transportes y reexpediciones a los principales puertos de Europa y América con conocimiento directo

CASA EN BILBAO:

Barroeta Aldamar, 2 - 1.º

Teléfono 18315

Telegramas: "CASMIR"



FEDERICO G. FIERRO

ARMADOR Y CONSIGNATARIO
Comisionista y Agente de Aduanas
Banquero

Carbones - Seguros - Fletamentos
Cementos-Agua potable para buques

AGENTE de: la S. A. Hulleras del Turón, de S. A. Altos Hornos de Vizcaya, de S. A. Fábrica de Mieres, de S. A. Vapores Costeros, de Ibarra y Compañía, de Compañía Transmediterránea, de Isaac's Line y de la Compañía Neptunia.

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

TELÉFONO núm. 20

Dirección Telefónica y Telefónica: FIERROS
SAN ESTEBAN DE PRAVIA

TALLERES DEL ASTILLERO

SOCIEDAD ANÓNIMA

ASTILLERO (Santander)

MATERIAL PARA FERROCARRILES

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

DIQUE SECO

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE BUQUES

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES DE

MÁQUINAS, CALDERAS, ETC.

MAQUINARIA Y MATERIAL PARA OBRAS

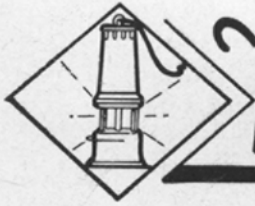
PÚBLICAS Y PUERTOS

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: TALLERES

DIRECCIÓN POSTAL: APARTADO N.º 10

ASTILLERO (SANTANDER)

TELÉFONO NÚM. 20



MERCADO DE CARBONES



Los pedidos de carbones que se reciben continúan sirviéndose a base de las existencias que hay en las plazas de las minas; pero ya en los últimos días del pasado mes se vió la imposibilidad de suministrar gran parte de los requerimientos de combustible, por tratarse de carbones granados de los que se han agotado las existencias y ahora solamente a base de menudos se puede atender a los compradores. Tan es así que hasta determinada industria gijonesa se ha visto precisada a adquirir una partida de carbón inglés, que transbordada en Bilbao, recibió días pasados en este puerto.

Ante este problema que parecía inevitable, de diferirse por mucho tiempo la reanudación de los trabajos en las minas, a pesar de la impresión optimista que dieron las empresas en los primeros momentos, se confirma ahora al necesidad de recurrir al extranjero para la adquisición de carbones de que aquí no se disponen, con el consiguiente quebranto para la industria hulleras asturiana. Y no habrá más remedio que permitir estas importaciones, si las labores mineras no dan comienzo inmediatamente.

Pero acerca de este punto, nada en concreto puede anticiparse, por cuanto que todo

ello está supeditado a las medidas acordadas por el Gobierno, de recoger todas las armas antes de dar comienzo los trabajos en las explotaciones, y esta labor se hace con gran lentitud, a pesar de la diligencia que demuestran las autoridades encargadas de dicho cometido. Sin embargo, de la próxima visita que a esta región hará el Ministro de Industria y Comercio, para comprobar personalmente la situación y estudiar el problema, se confía surja la resolución del mismo, que tantos perjuicios ocasiona a la economía regional, perjuicios que se verían aumentados si se llegase a la libre introducción de carbón inglés.

Los embarques de carbón continúan realizándose con bastante lentitud por motivo de la falta de existencias, que en muchos casos obliga a tener que acudir a varias minas para completar los cargamentos. Por estos puertos, y en la segunda decena de noviembre, se embarcaron los tonelajes siguientes: por Gijón-Musel, 34.898; por Avilés, 10.752, y por San Esteban de Pravia, 8.044.

El número de buques sometido a los turnos es reducido y las esperas bastante prolongadas.

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
 { iónica }

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

Teléfono 1524 :-: Dirección telegráfica y telefónica: SINDULLERO

Compensaciones muy naturales para Asturias

La prensa diaria de esta región ha venido ocupándose con preferencia del proyecto del ministro de Marina, quien trata de solicitar autorización de las Cortes para construir varios cañoneros del mismo tipo en diferentes astilleros de la Península. Parece que después de aceptado un tipo de cañoneros, conseguido por medio de concurso, el ministro encargará otros iguales en los astilleros de Bilbao, Santander, Vigo, Gijón, Valencia y Barcelona.

Hasta aquí todo está muy bien, pero ahora lo que se solicita es que se encargue la construcción en los astilleros de Gijón del mayor número de cañoneros posible, teniendo en cuenta diferentes razones que han de convencer a cualquiera de que Asturias merece en estos momentos un trato de excepción. El Gobierno reservó en alguna ocasión este trato para poblaciones como Bilbao y Valencia, por estar muy castigadas con la crisis obrera, y nadie se opuso a que se acudiese en su ayuda, conducta que abona la petición que aquí se hace ahora.

Téngase en cuenta que Gijón viene arrasando desde hace mucho tiempo, una gran crisis en la industria metalúrgica, hallándose parados, por tal motivo, un considerable número de obreros. Si a esto añadimos los daños que se acaban de sufrir en esta región a consecuencia de los sucesos revolucionarios, ni que decir tiene que el problema se ha agudizado de una manera sorprendente. Por tal razón, ¿es mucho pedir que el Gobierno en-

cargue a la industria gijonesa la construcción de varios de esos cañoneros, con lo cual él nada pierde, puesto que habría de ser para atenerse aquí al tipo de costo que se señale para ser construídos en cualquier parte?

Con ello se aliviaría, en parte, la triste situación que atraviesa esta ciudad, remediando algo de la miseria que aquí existe y se darían a la industria algunos medios para ir desenvolviéndose en estos calamitosos tiempos en que parece que todo se ha concertado contra ella, puesto que no se pueden dar circunstancias más críticas que las actuales.

Entendemos que el Gobierno tiene el deber de atender en momentos como los actuales a una región tan castigada por los rigores de la adversidad como Asturias, y aunque todas las calamidades de los sucesos revolucionarios no las ha sufrido Gijón, en su vida industrial y marítima se reflejan, de una manera elocuente, las alteraciones que sufre la economía de toda la provincia, puesto que este es el puerto que concentra toda la vida de la región y por aquí entra o sale cuanto sirve para su desenvolvimiento. No puede haber, por tanto, mayores razones en lo que se pide, por ser muy de justicia, ya que ello es una compensación muy natural que se debe a Asturias por las pérdidas sufridas.

Las fuerzas vivas gijonesas no deben dejar de la mano esta oportunidad que se presenta para poder conseguir algún aminoramiento en el paro de obreros de esta localidad y un alivio en la crisis latente.

ACCIDENTES DE TRABAJO Y ACCIDENTES DE MAR

De todos es sabido que desde el 1.º de abril de 1933 rige en España el Decreto de 8 de octubre de 1932 relativo a los accidentes de trabajo que ocurran en la industria. Como consecuencia de dicho Decreto, que mejora considerablemente las retribuciones a que tienen derecho aquellos obreros que sufren incapacidades para el trabajo, debidas a un accidente, las Compañías aseguradoras hubieron de acordar importantes elevaciones en las tarifas a fin de equilibrar éstas con el aumento de responsabilidad subsidiaria que la nueva legislación establece. De este modo, el riesgo de accidentes de las tripulaciones de los buques que antes se cubría con un 3,75 por 100 por la generalidad de las Compañías, ascendió al 7,50 por 100; casi el doble de prima.

Sin embargo, nosotros encontramos impropio dicho aumento, en lo que concierne al seguro de tripulaciones, ya que entendemos que no se ajusta la elevación de tarifas a la mayor responsabilidad económica a que se comprometen las Compañías aseguradoras que cubren estos riesgos. Y opinamos así porque para los accidentes de mar, el Reglamento, dice en su disposición cuarta transitoria así: «La protección de las víctimas de accidentes de mar y el seguro obligatorio contra este riesgo seguirán rigiéndose por los artículos 292 al 311 del Código de Trabajo». Es decir, que no han sufrido cambio alguno estos accidentes a los efectos de su aplicación y pago de

incapacidades, las cuales continúan liquidándose con un máximo de dos años de sueldo en caso de una incapacidad permanente absoluta o de muerte, sin dar lugar a una renta como determina la Ley vigente para los accidentes de trabajo. Además, las incapacidades temporales, se liquidan con el 50 por 100 del sueldo que disfrute el interesado como subsidio a percibir hasta su curación, mientras que en los accidentes de trabajo se devenga el 75 por ciento.

Pero aún hay más, si nos ajustamos estrictamente a la legislación actual, el accidente de trabajo en los buques no puede producirse, ya que todos los casos que de éstos ocurran entran en la jurisprudencia de accidentes de mar. Basta para ello transcribir el artículo 294 del Código de Trabajo que dice así: «A los efectos de las indemnizaciones que en el artículo 295 se establecen, se entiende por accidente de mar todo el que sobrevenga con ocasión del manejo y navegación del buque en puerto y en la mar, de sus máquinas principales y auxiliares y ejecución de los servicios a flote y en dique o varado». Ante semejante definición, fácilmente se comprende que en los buques mercantes no puede haber accidentes de trabajo y sí solo de mar.

Sin embargo, hay un folleto de Alberto de Juan Bellever, vocal de la Junta Consultiva de Seguros, que intitula «Accidentes de mar y accidentes de trabajo en las tripulaciones». En este librito se pretende demostrar que tam-

bién se dan casos de accidentes de trabajo en los buques, y a tal objeto expone el ejemplo siguiente: «Un marino enrolado en un buque de cabotaje sufre un accidente en ocasión de estar acondicionando bien en la bodega unas mercancías embarcadas: es accidente de trabajo. El trabajo que realiza es propio de la industria del buque, que es el transporte de mercancías. Ahora bien, el mismo marino sufre un accidente en ocasión de estar accionando en la maquinilla para arrojar o *costrar* el ancla: es accidente de mar, porque el trabajo que realizaba es propio del manejo y navegación del buque mismo».

Mas a esto tenemos que hacer el siguiente razonamiento que da al traste con el primer ejemplo del Sr. De-Juan Bellever, y es que en los buques mercantes los marineros no intervienen para nada en la carga y estiba en bodegas y descarga de las mercancías, por cuanto que estas operaciones son efectuadas por el personal de los muelles. Claro que sí puede darse el caso de accidente de trabajo a un marino, pero será en algunos de los buques que van «a la parte» y en los cuales la tripulación suele intervenir—no en todos—en las operaciones antes indicadas, mas esto no es lo suficiente para que se establezca un determinado tipo de prima que mide a todos los buques por el mismo rasero.

Y también puede darse el caso de accidente de trabajo a un marino que durante la travesía se ve obligado a manipular con la mercancía por haberse corrido la estiba u otros

motivos semejantes; pero esto no quiere decir que normalmente intervenga en la manipulación de mercancías. Y aunque así fuera, solamente sería el personal de cubierta y no el de máquina, sobre cuyos salarios también se devenga el 7,50 por 100 y sin embargo, éste no puede sufrir accidente de trabajo, si nos ajustamos estrictamente a la letra de la legislación.

No sabemos si los navieros han reparado o no en lo que anteriormente exponemos; pero es el caso que desde hace más de año y medio vienen satisfaciendo a las Compañías aseguradoras dobles primas que anteriormente, y entendemos que no procede aplicarlas en tal porcentaje, ya que la responsabilidad para los aseguradores apenas si ha sufrido modificación en sentido aumentativo.

Hay, desde luego, cierta tolerancia por parte de algunas sociedades de seguros para considerar como accidentes de trabajo aquellos que puedan ser clasificados como de mar; pero esto no es lo suficiente para admitir una carga tan importante como es la que grava al naviero por el concepto de seguros de accidentes, cuando los tiempos son tan adversos para la navegación y sólomente propicios para hacer economías.

Los armadores debieran reparar en este asunto y hacer las consiguientes gestiones para obtener una reducción de primas, encontrando así una disminución de gastos nada despreciable.

EL CAPITÁN RECKLESS

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



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

Las condiciones en los mercados de retorno fueron esta quincena inciertas e irregulares y algunos días francamente deprimidas en ciertos sectores, aunque en otros como el Plata la situación fué favorable, el comercio exterior de carbones sigue flojo, aún cuando se mantengan por ahora sus tipos de fletes anteriores.

El tonelaje para embarque inmediato ha llegado a escasear en la zona del Plata, con la natural repercusión favorable sobre los tipos de fletes; los diferidos, no aparecen también situados pues este tonelaje se ofrece con más amplitud. Se fleta tonelaje medio, para cerrar en enero, 15, de Santa Fe a El Havre y Amsterdam a razón de 19/3 para un cargamento de granos; en cambio otro de 6.500 tons. para la misma fecha desde San Lorenzo a R. U., Amberes y Rotterdam al tipo de 17, también cargado de granos.

El sector norteamericano de Montreal aparece completamente desanimado y las cotizaciones son relativamente firmes, pero nominales. El tráfico en los demás sectores tampoco ofrece rasgos dignos de mención. En la costa del Pacífico es relativamente activo el tráfico maderero para los puertos asiáticos, Shangai y Pukow, sobre las bases características del comercio de este artículo. Se fleta de Hampton Roads a Cornerbrook a un tipo que se considera razonable: 4.000 tons. para embarque inmediato, a razón de 1,55 \$. Otro de 5.000 embarque inmediato de los puertos septentrionales a Burdeos y Rotterdam, cargamento de resinas, a razón de 2,75 \$ f. o. b.

En la zona australiana y en general en los mercados del extremo oriente, los cargadores aparecen remisos, aunque no hayan conseguido depreciar por ello, las cotizaciones. Embarques inmediatos, 5.000 toneladas, Saigón al Havre y Dunquerque, a razón de 23/.

CARBONES

Estos últimos días hubo en el sector de Cardiff una mayor actividad en el movimiento de buques que llegaron en proporción superior al principio de la quincena, en que hubo paralización debido a las densas nieblas reinantes. Las perspectivas son más favorables, aunque todavía existan numerosos pozos paralizados, por falta de vagones sobre todo. Los menudos y tamaños medianos tienen mejor demanda y los precios son relativamente firmes; los aglomerados aparecen bien situados y los coques sostienen sus cotizaciones anteriores. En general es mejor el tono del mercado.

En la zona de Swansea parece enrarecida la demanda de los tipos pequeños. Los cricados tienen buenas cotizaciones en las clases superiores y se obtienen con demasiada facilidad en las medianas e inferiores. Las galletillas lavadas tienen valores altos y se solicitan mucho y asimismo las granzas lavadas. También mantienen su buena situación en general los carbones de vapor y las variedades para gas.

La situación en el mercado de Newcastle es de marcada irregularidad. Muchos pozos están paralizados por la escasa demanda para embarques inmediatos. Se cotizan bien los carbones de vapor y hasta para entrega diferida no llega a pesar demasiado la oferta que aparece bien encauzada. Los menudos Tyne y Blyth ven mejorar su demanda e igualmente los coques y variedades de consumo. También es bastante la actividad de carbones metalúrgicos y especiales para gas.

El rasgo principal en el sector de Glasgow ha sido la firme y creciente demanda de los tipos llamados «doubles»; también sostienen tonos favorables las variedades de vapor de Fife y de Lanarshire; los carbones de Hamilton de consumo doméstico son tan solicitados que continúan elevando sus buenos tipos anteriores.

EL INSTITUTO DEL CARBÓN

SU DESTRUCCIÓN Y LA NECESIDAD DE QUE SEA RECONSTRUÍDO

Como saben nuestros lectores, la ola revolucionaria que invadió la capital de Asturias produjo entre otras cuantiosas pérdidas, la destrucción de la Universidad de Oviedo con sus Facultades de Filosofía y Letras, de Derecho, de Ciencias Físico-Químicas y Químicas; sus Bibliotecas, la Provincial con 70.000 volúmenes y muchos inmuebles, el de Derecho y la de Ciencias, además de los Museos, la Pinacoteca y laboratorios químicos, entre los cuales figuran los destinados a las investigaciones y estudios sobre combustibles, con el nombre de Instituto del Carbón.

En el mes de agosto de 1927 publicó en «El Carbayón», de Oviedo, un artículo acerca de los ensayos que en otros países se venían realizando, con el fin de transformar el carbón en petróleo, nuestro distinguido colaborador don José Manuel Pertierra, quien exaltó la necesidad de repetirlos con los carbones españoles, con el fin de determinar la adaptabilidad de éstos para aquel fin.

En el mes de octubre del mismo año, el catedrático de Química de la Universidad, don Benito A. Buylla en su discurso de apertura del curso académico de 1927-28, leyó un discurso ponderando la importancia de la Química del carbón y exponiendo la necesidad de crear un centro de investigaciones y estudios sobre combustibles, que recibiría más tarde el título de Instituto del Carbón.

Con modestas subvenciones de la Excelentísima Diputación Provincial, Ayuntamiento de Oviedo y de la propia Universidad, se iniciaron los primeros pasos lógicos en una

obra de esta materia. Se procedió a la adquisición de una gran cantidad de libros en francés, inglés, alemán e italiano acerca de los combustibles, sus métodos de análisis y de transformación. Y se completó esta primera parte del programa, comprándose gran número de colecciones de revistas extranjeras, que tratan periódicamente de los progresos hallados en los estudios que tenazmente se prosiguen en varios países en el dominio de los carbones, desde la guerra pasada.

Por aquella época los métodos para convertir los carbones en petróleo o en productos de mayor valor y aplicación no habían alcanzado las avanzadas etapas actuales y los señores Buylla y Pertierra, fueron forzados a la adquisición de los aparatos más diversos, relacionados con los procesos de revalorización de los carbones.

Por esto fueron instalados en el Instituto del Carbón, dispositivos para destilar los carbones a baja temperatura, tanto en el dominio del laboratorio como en una escala superior, tal como, por ejemplo, el horno rotatorio Fischer-Schrader que permite destilar hasta 15 kg. de carbón y obtener alquitrán en cantidades necesarias al análisis químico.

Acercas de la composición de este alquitrán así como el obtenido en Trubia en las instalaciones de la Compañía de Destilación de Carbones, fueron realizadas algunas investigaciones por el Sr. Pertierra, quien transformó estos productos en gasolina por hidrogenación en presencia de catalizadores.

Este método de revalorización del carbón, ensayado por vez primera en España por el Sr. Pertierra, mediante su tratamiento con el gas hidrógeno a elevadas presiones, que llegan a alcanzar en algunas ocasiones hasta el valor de 280 atmósferas, ha suministrado los resultados más interesantes.

En el Instituto del Carbón se instaló un aparato de acero para ejecutar aquel tratamiento del carbón con el hidrógeno a presión y altas temperaturas en virtud del cual se halla al finalizar la experiencia, que del carbón sólido queda una pequeña proporción y el resto se encuentra transformado en aceite y en gases.

En el Instituto del Carbón se ensayaron diversos carbones asturianos, tanto con el proceso de destilación a baja temperatura, como en la hidrogenación a presión. Los resultados científicos y técnicos de estos estudios han sido recogidos en diversas revistas por los señores Buylla, Pertierra y Montequi.

El Sr. Pertierra ha publicado además algunos de sus resultados en revistas norteamericanas, inglesas y francesas, acudiendo también a llevar el nombre de España a los Congresos Internacionales, del Carbón Bituminoso. Pittsburgh (1931), de Química Industrial (1932) y de Calefacción Industrial (1933). Así el nombre de nuestra Patria ya no estará ausente en estas conquistas de la ciencia como lo está en tantos otros progresos.

Otro camino seguido en el Instituto del Carbón para revalorizar los carbones, ha sido la conversión de éstos en gas de agua y la utilización de esta mezcla gaseosa para producir diversos compuestos orgánicos algunos de tanta utilidad para las industrias farmacéuticas y de colorantes, como los alcoholes metílico, etílico e inferiores.

Uno de los primeros trabajos del Instituto consistió en transformar el gas de agua en gasolina por reacciones catalizadas seguidas por los Sres. Buylla y Pertierra (año 1928).

El Sr. Pertierra ha proyectado la primera y única instalación en España para efectuar síntesis catalizadas con el gas de agua a altas

presiones, lo cual se ha salvado de la destrucción por hallarse en un pabellón aislado, debido al peligro que representaban dichos aparatos para el resto de los laboratorios universitarios.

Finalmente el Instituto del Carbón, que comenzó siguiendo el camino ya trillado y abierto por otros investigadores extranjeros, ha producido en estos últimos años labores originales y únicas en el mundo, como el hallazgo de un método por el Sr. Pertierra que permita disolver el carbón en líquidos apropiados y la conversión de este carbón disuelto de un modo íntegro por hidrogenación en productos líquidos y gaseosos sin dejar residuo sólido de carbón no transformable en aceite o de cok como ocurría con el primitivo proceso del inventor alemán Dr. Bergius.

Toda esta labor del Instituto del Carbón, que sobrevive a su parcial destrucción, está condensada en dos hechos: de un lado, las publicaciones científicas, técnicas y de divulgación en número no inferior a cuarenta y por otro lado, en el proyecto cristalizado a consecuencia del oportuno ciclo de conferencias que en los pasados meses de mayo y junio, organizaron en la Universidad y con su colaboración, las Asociaciones de Ingenieros Industriales y de Minas, de creación de una fábrica de gasolina del carbón nacional.

Por la detallada historia que antecede, pueden darse cuenta los lectores de la importancia que para el desarrollo de la industria hullera de Asturias tenía el Instituto del Carbón, cuyas instalaciones habrían de servir para que esta industria se salvase de la decadencia a que está abocada. Por tal razón, es de todo punto necesario que Gobierno, empresas hulleras y entidades de toda índole que tengan relación con esta industria hagan lo posible para que el Instituto del Carbón se reconstruya y puedan continuar sus trabajos para alcanzar el fin que se persigue. Esto es deber de todos y a ello debe irse sin vacilación.

X. X.

El «Morro Castle», teóricamente incombustible

LOS INCENDIOS DE BUQUES, —CAUSAS Y REMEDIOS

A consecuencia del pavoroso incendio que destruyó recientemente el «Morro Castle», se ha originado una interesante discusión sobre el problema de los incendios marítimos, su reiterada frecuencia y sus posibles remedios; la opinión sigue de cerca el debate promovido en torno de esta interesante cuestión, sobre todo al otro lado del Atlántico.

Los ingenieros navales, los constructores americanos no han sido nunca remisos para eliminar en lo posible el material combustible de los buques, sustituyendolo en lo posible por materias resistentes al fuego; pero como señala acertadamente Mr. H. C. Smith, Presidente del Consejo Nacional de Constructores Navales, refiriéndose a esta cuestión, ha debido lucharse siempre con la tendencia del público viajero cada vez más exigente en cuanto concierne a comodidades y confort en los buques, comparables a las que puede ofrecerle el mejor hotel de primera clase. Y, por desgracia, todo el mundo sabe que esos elementos de confort están hechos con materiales fácilmente combustibles: tapicerías, cortinas, cojines; y no solo fácilmente combustibles, sino materias inflamables cuando se trata de barnices y pinturas de las que no resulta fácil prescindir en estos casos; y la gente exige todo esto, sin pararse a considerar el riesgo que su empleo trae consigo a bordo.

Debido al desastre del «Morro Castle» que ha impresionado tan tristemente a toda América, ya se ha advertido una creciente demanda de mobiliarios y objetos metálicos, con el mínimum de tapicería, y materiales de menos

peligrosidad, para las instalaciones marítimas. Por otra parte, un buque construído con materiales a prueba de incendios hasta el máximo de seguridad, sería mucho más caro que allí donde tales precauciones no se extremarían. Sustituir en absoluto todas sus partes de madera y materiales combustibles, por metales, elevaría considerablemente los costos, planteándose inmediatamente el dilema de vivir auxiliados por la munificencia del Estado o subiendo los pasajes; esto último solo podría hacerse a base de una decisión internacional en cuanto la tendencia a sustituir los materiales combustibles en la construcción del buque, se haya generalizado.

Pero lo que conviene saber es que el «Morro Castle» destruído por el horroroso siniestro, era «la última palabra en cuanto se refiere a seguridades contra el incendio». En todos sus detalles se ajustaba a las prescripciones señaladas por la Convención Internacional para la seguridad del Pasaje Marítimo, y aún iba más allá en muchos puntos. Estaba dotado de medios para descubrir y combatir el fuego en cuanto se iniciara y para facilitar la seguridad y salida del pasaje en caso de un siniestro general. Y, sin embargo, a pesar de todos estos cuidados y precauciones, el «Morro Castle», teóricamente incombustible, fué escenario de uno de los más espantables desastres que registra la historia de las catástrofes marítimas.

Y es que el elemento humano, termina diciendo un periódico inglés, es el primordial factor de la seguridad.

MUESTRAS DE ADHESIÓN

Con motivo de los sucesos revolucionarios de Asturias

Con motivo de los tristes y muy lamentables sucesos a que la revolución del pasado mes de octubre dió lugar en nuestra provincia, han sido muchas las cartas de adhesión y simpatía recibidas por todos los comerciantes e industriales de Gijón, entre ellos los navieros, de todos sus colegas del resto de España, así como las entidades todas que los representan de sus correspondientes de otras provincias, expresándoles su condolencia por los sucesos y ofreciéndose a soportar los daños. Entre estas comunicaciones resalta la siguiente de la Asociación Naviera Valenciana recibida por la Asociación de Consignatarios de Buques de Asturias:

«Valencia, 5 de Noviembre de 1934.

Sr. Presidente de la Asociación de Consignatarios de Buques de Asturias.

Gijón

Muy Sr. mío: La Junta Directiva de la Asociación Naviera Valenciana en su reunión mensual ha acordado facultarme para dirigirme a Vd. como Presidente de esa entidad hermana para hacerle constar nuestra condolencia por los luctuosos sucesos ocurridos en esa región, y especialmente por los perjuicios tanto morales como materiales que Vds. hayan sufrido. No queremos que esta adhesión finalice con párrafos y términos puramente románticos, y como entendemos que los perjuicios sufridos por los Consignatarios de Gijón no son exclusivamente a ellos producidos sino que todos debemos sentirlos como propios, ya que todos formamos en España una comunidad de actividades e intereses, nos ofrecemos para que en unión de todos los Consignatarios de España se nos indiquen los medios que hemos de aportar para aliviar vuestra situación. A tal efecto, hacemos saber la existencia de este ofrecimiento a la Federación Nacional para que puesta al habla con

todas las Asociaciones de España estudie y proponga lo que haya de hacerse en este asunto.—Nos es grato, con este triste motivo, ofrecernos de Vds. incondicionales amigos, q. e. s. m. El Presidente.

A esta hermosa muestra de compañerismo correspondió la Asociación de Consignatarios de Buques de Asturias con la siguiente carta de agradecimiento sincero:

Gijón, 15 de Noviembre de 1934.

Sr. Presidente de la Asociación Naviera Valenciana.

Valencia

Muy Sr. nuestro: No hemos querido contestar a su conmovedora carta, sin antes reunir a la junta general para que nuestra contestación y la expresión de nuestro profundo agradecimiento fuera el fiel reflejo del sentir de todos. Tampoco hemos querido que el conocimiento de su noble rasgo quede reducido al pequeño círculo de los Consignatarios asturianos. Hemos acordado dar su carta a la publicidad para que los asturianos todos agradezcan y conozcan cómo se siente el compañerismo en tierra valenciana. Los Consignatarios de Asturias hemos sufrido perjuicios graves, sin duda, pero nuestros intereses como tales Consignatarios, no han sido tan hondamente castigados como los de aquellos de otras actividades, y no merecen, por lo tanto, que para ser compensados se impongan sacrificio alguno los demás.—Profundamente agradecidos no podemos desear que llegue la ocasión de poder, a nuestra vez, dar forma práctica a este reconocimiento, pero si por desgracia algún día se presentara, tendrán por entero a su disposición, a sus atentos ss. ss. y sinceros amigos, q. e. s. m. El Presidente».

Nos complace altamente la publicación de las anteriores cartas, por las que se demuestra la fraternal inteligencia que reina entre los navieros y consignatarios españoles, siendo bastantes los ofrecimientos que han recibido los de Asturias al estilo de este que publicamos.

Tenemos entendido que también han sido objeto de ofertas de ayuda por los compañeros de otras provincias las industrias de esta

región que representan riquezas distintas, y celebraríamos que estos auxilios se patenticen cuando llegue el momento de la efectividad de los mismos. Para el restablecimiento de la economía astur se precisa del altruismo de todos los españoles, y nadie debe negar su cooperación en dicho sentido, puesto que ha sido esta región la víctima de un movimiento revolucionario, sofocado para bien de todos, pero con el sacrificio de Asturias.

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.

FLOTA

Vapor VALENTIN RUIZ SENEN..	5.860 d. w.	Vapor SOTON.....	2.025 d. w.
Vapor CIAÑO.....	4.570 d. w.	Vapor SAMA.....	1.080 d. w.
Vapor MOSQUITERA.....	2.750 d. w.	Vapor LLODIO.....	950 d. w.

Dirección Postal: MADRID Alcalá, 55-Apartado 529. GIJÓN Apartado 51. LA FELGUERA (Asturias).

Telegramas - Telefonemas: Duro Duro Duro-Sama

La Marina mercante de Portugal

PROBLEMAS DE PROTECCIÓN Y SUBS- TITUCIÓN DEL TONELAJE ANTICUADO

La situación de la marina mercante de Portugal, antes y después de la abolición de los derechos de bandera, figura entre los asuntos discutidos en la Memoria del Departamento de comercio marítimo. El trabajo referido a este tema ha sido obra de Mr. A. W. King, Secretario comercial de Inglaterra en Lisboa. No se da ninguna opinión sobre los efectos en la marina portuguesa de la abolición de aquellos derechos; pero es objeto de especial atención la edad de los buques pertenecientes a algunas compañías nacionales, y se apunta la idea de que su reemplazamiento gradual debe ser emprendido cuando los servicios se coloquen sobre bases económicas.

En cuanto a los hechos que condujeron a la abolición de los derechos de bandera, debe recordarse que en octubre de 1933, tuvo lugar un cambio de notas entre los gobiernos británico y portugués encaminadas a la abolición de esos derechos en Portugal e islas adyacentes para junio de 1934 y en las colonias portuguesas para junio de 1936.

El 29 de junio de 1934, el gobierno de Portugal publicó un decreto concediendo trato nacional a los buques de naciones que hubiesen firmado tratados con Portugal y creando una sobre-tasa adicional, de 8 por 100, sobre las importaciones en buques de los países no signatarios de aquellos acuerdos. En julio de 1934, fecha a que se refieren los úl-

timos datos conocidos, las naciones que gozaban del trato nacional en materia de buques eran Inglaterra, Francia y Holanda.

Después de la publicación de la Memoria a que nos venimos refiriendo, la aplicación de la cláusula de nación más favorecida y de trato nacional recíproco en materia de buques, ha sido extendida a Italia y a Noruega, según los términos de tratados comerciales llevados a efecto en estos países en 4 de agosto y 4 de setiembre de 1934, respectivamente.

CONTROL DE FLETES

La situación de la marina mercante del país vecino, continúa atrayendo la atención de su gobierno. En mayo de 1933, el gobierno hizo publicar un decreto ley prohibiendo la competencia entre buques nacionales con carga para puertos portugueses y señalando una tarifa para iniciar un control de fletes, relativos al tráfico entre los puertos del norte de Europa y coloniales.

Este decreto se modificó para ampliarlo en enero de 1934, en que las tarifas se rectificaron de forma que se estableciese un tipo mínimo de diferencia entre los buques portugueses y los extranjeros, dondequiera que la marina extranjera gozase del derecho de bandera y en las líneas en que podía competir con la marina portuguesa. Este decreto dispone que donde haya igualdad de derechos no se permitirá a los buques extranjeros entrar en una guerra de fletes con las compañías nacionales.

El decreto referido limita también el tone-

laje y número de los buques nacionales empleados en los servicios de Africa. El tonelaje total de los buques portugueses que sirven a los puertos de Angola, excluyendo aquellos que llegan hasta Mozambique, queda fijado en 70.000 tons. gruesas, mientras que los del Africa occidental se limita a 47.000.

Se conceden subsidios a dos compañías: la «Companhia Colonial de Navegação» y la «Companhia Nacional de Navegação». Hasta dónde afectará a la situación de estas compañías las actuales medidas, a que anteriormente nos referimos, no puede precisarse todavía. El problema es más difícil por el hecho de que la mayor parte de los buques al servicio de esas dos compañías tienen más de 25 años y su coste de entretenimiento y explotación es muy pesado. Se impone su reemplazamiento gradual y se indica que puede llevarse a cabo

cuando los servicios a que están adscritos hayan sido completamente organizados y repuestos sobre nuevas bases económicas que es lo que ahora se pretende con las disposiciones referidas.

Todo esto quiere decir que el gobierno portugués busca por otros medios que ya no serán el derecho de bandera la protección de estas empresas. Es obvio que el servicio que éstas llevan a cabo puede ser hecho más fácilmente y de modo más económico por el tonelaje extranjero, pero, como siempre, el auxilio saldrá del contribuyente portugués que se verá obligado a sostener negocios ruinosos para que les cobren más caros servicios peores. Esa es la tendencia en todo el mundo para deshacerse de buques viejos y medio inútiles, a costa de productores y consumidores.

J. C.

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**

Baquera, Kusche & Martín, S. A.

(Casa fundada en 1847)

Consignatarios de Buques - Agentes de Aduanas y Transitarios
Casa central en Málaga - Sueursales en:
Alicante - Barcelona - Cádiz - Ceuta - Córdoba - Madrid - Palma de Ma-
llorca - Port-Bou - Sevilla y Valencia.

Dirección { telegráfica } BAKUMAR
 { telefónica }

DATOS ESTADÍSTICOS

LA INDUSTRIA PESQUERA ESPAÑOLA

La Subsecretaría de la Marina civil acaba de publicar la Estadística de pesca correspondiente a 1933 que, por cierto, edita con gran prolijidad de datos y como nunca, hasta ahora, fué publicada estadística alguna de la industria pesquera española. Contiene la misma, una extensa relación de la pesca capturada en nuestro país durante el pasado año, haciendo una clasificación por regiones y otra por los principales puertos pesqueros; se incluyen datos relativos a los factores que intervienen en la producción de esta riqueza y los correspondientes a las industrias derivadas, referentes a 1932.

Aunque es bastante completa la publicación de que nos ocupamos, hay todavía ciertos claros que se hacen preciso llenar en próximos años a fin de conseguir una estadística completa de la industria pesquera; así lo reconoce la misma Subsecretaría de la Marina civil y promete en años sucesivos la ampliación de detalles y máxima exactitud de los mismos. En la publicación de ahora no ha sido posible esto, ya que la organización de la Subsecretaría no ha llegado todavía a su término y, por otra parte, tropieza con la actitud remisa que para el suministro de datos se observa en los productores mismos, que muchas veces no hacen honor a la verdad en sus declaraciones.

Según cuadros estadísticos que tenemos a la vista, durante el año pasado ascendió a 200.592,80 tons. la pesca capturada en todo el litoral español, la que puesta en venta

tuvo un valor de 229.861.500 pesetas a las que deben ser añadidas 14.165.800 de los crustáceos y 15.201 de los moluscos; es decir, que la riqueza extraída del mar fué de un total de 259.228.300 pesetas.

De las cinco regiones en que se divide la costa peninsular y las dos subregiones que comprende Canarias a los efectos de la industria pesquera, es la Cantábrica la que ocupa el primer lugar en la producción, alcanzando un total de 78.530.700 pesetas el importe de la pesca capturada durante el año pasado. Y al puerto de Gijón le corresponde el tercer lugar de dicha región, con 6.434.100 pesetas de ventas.

El valor de las diferentes artes que se emplean en la pesca, existentes en 1932, era de 48.062.309 pesetas. Y de 147.571.143, el de las diversas embarcaciones dedicadas a esta industria extractífera.

Es muy digno de tener en cuenta, por su importancia, la considerable cifra del personal que encuentra ocupación en la actividad pesquera. Los datos relativos a 1932, nos dicen que el número de hombres embarcados era de 156.470 más 21.420 empleados en tierra, cetáceas, marisqueo, compostura de redes, ventas, etc., etc.

En los talleres para la construcción de barcos de pesca se dá colocación a 2.715 obreros, que durante 1932 percibieron jornales de 2.985.102 pesetas.

La industria conservera de la pesca en España tiene establecidas 441 fábricas de salazón,

195 de conservas y 105 de escabeches; en éstas hallan empleo 4.483 varones y 19.607 hembras, que en el año pasado cobraron unos 12.000.000 de pesetas de salarios. El valor de la producción realizada sumó 68.686.124 pesetas.

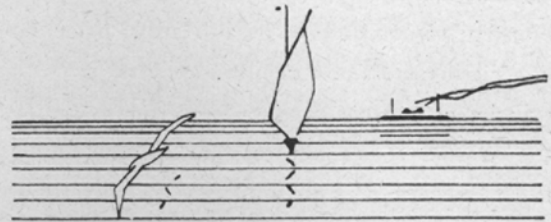
Por último, es preciso hacer constar que la flota pesquera española desembarcó, en puertos ingleses, durante la costera de 1933, 1.833 tons. de pesca valoradas en 46.981 libras esterlinas.

Y también que la importación y producción de bacalao, según datos de la «Pysbe», fué de 56.700 tons., con un valor de 26 millones 600.000 pesetas oro. La industria bacaladera española produjo 9.700 tons.

Los datos que anteceden demuestran la importancia que tiene la industria de la pesca en España, una de sus principales riquezas, y a la

que ha de prestarse cada día mayor atención, dado lo que ésta significa en nuestra economía. Hasta hace poco, la generalidad de los españoles han vivido en completo alejamiento de las cuestiones del mar; y aunque de un tiempo a esta parte parece que se presta mayor atención a sus problemas por los gobiernos, es preciso todavía inculcar más a las gentes la necesidad que todos tenemos de laborar por la prosperidad de las actividades marítimas, vista la importancia que tienen para el bienestar nacional.

PISCIS.



CORDELERIAS REUNIDAS, S.A.

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

MADRID

Dirección telegráfica:
CORESA

Nuestras especialidades para la pesca:

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



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



FABRICAS:
Andrés Garriga, Barcelona.
Jaime Ribó, Badalona.
Cordelería Domenech Hermanos, S. A., Badalona.
Cordelería Mecánica Pardo Baras, S. A., Barcelona.
Hiladora Illicitana, S. A., Elche.
Hijos de Arrarte, S. L., Santander.



SECCIÓN DE PESCA



CAPTURAS ESCASAS Y, ADE-
MÁS, MALAS CALIDADES —

Una de las peores quincenas para la industria pesquera de este puerto ha sido la que acaba de transcurrir, pues si hasta mediados del pasado mes había alguna defensa con las abundantes capturas de pescadilla, ésta escaseó después bastante, y las mareas quedaron reducidas a unas cuantas cajas de «gallos» y «matutes», con la casi total ausencia de otras especies.

Solamente se han registrado en las dos últimas semanas dos caladas regulares de besugo que merezcan citarse, y en cuanto a merluza,

continúa siendo muy reducida la que se pesca. Igualmente sucede con el salmonete y palometa.

Las parejas trasladadas a la Estaca de Vares, después de varios días trabajando allí, regresaron con escasas capturas.

A pesar de los precios que se cotizaron, bastante buenos en la generalidad de los días, sobre todo para la merluza que se vendió a más de 4 pesetas el kilo, muchas de las veces, no fué posible obtener más que pérdidas, dada la escasa pesca conseguida y la calidad de ésta que ha sido de la más inferior que pudiera darse.

Promedio de precios en las ventas de pescado en la Rula de Gijón, desde el 12 al 24 de Noviembre de 1934

CLASE DE PESCAO	12	13	14	15	16	17	19	20	21	22	23	24
Merluza.....	4,40	4,11	4,—	4,—	4,—	3,49	3,29	3,—	3,—	3,17	3,13	4,17
Pescadilla....	2,06	1,61	1,38	1,41	1,25	1,11	0,92	1,18	0,87	1,19	0,93	1,05
Besugo.....	2,10	2,20	2,29	2,—	2,59	2,17	1,58	2,26	2,59	2,82	2,69	2,34
Panchos.....	1,60	»	1,12	»	»	1,17	»	»	»	»	»	»
Congrio.....	2,19	»	2,28	2,13	2,29	2,20	2,10	1,80	2,26	1,79	1,30	2,05
Congria.....	2,—	»	»	1,50	2,—	»	1,31	1,50	1,72	1,52	1,35	1,43
Abadejo.....	2,32	»	»	»	»	»	»	»	»	2,07	»	»
Calamares....	2,60	»	»	2,16	»	1,60	1,90	»	2,40	»	»	2,15
Almejas.....	1,26	1,32	1,28	1,24	»	1,15	1,11	0,87	0,68	0,73	0,79	0,60
Matute.....	0,73	0,50	0,35	0,46	0,34	0,44	0,48	0,29	0,47	0,30	0,39	0,34
Pelao.....	0,96	0,46	0,39	0,38	0,38	0,45	0,44	0,40	0,43	0,39	0,42	0,44
Sardinias.....	0,68	0,67	»	0,61	0,50	»	0,57	0,52	»	»	0,65	»
Gallos.....	»	1,44	1,18	1,19	1,21	1,28	1,—	1,09	1,15	1,—	1,11	1,—
Reyes.....	»	»	0,89	»	»	»	1,56	»	0,44	»	»	»
Barbadas....	»	1,—	1,—	0,65	0,70	0,76	0,65	0,75	0,60	0,81	0,68	0,72
Potas.....	»	0,82	0,73	0,67	0,63	0,69	0,70	0,62	0,58	0,61	0,75	0,60
Palometas....	»	»	»	»	1,51	0,58	0,64	0,48	0,52	0,51	0,52	0,55
Gallapotas..	»	»	»	»	»	»	1,30	»	»	»	»	»
Lenguados...	»	»	»	»	»	»	4,—	»	»	»	»	»
Mero.....	»	»	»	»	»	»	»	2,90	»	»	»	»
Bocarte.....	»	»	»	»	»	»	»	0,10	»	»	»	»

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

MUSEL

Movimiento habido en los turnos para la carga de carbón

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====				
27 Sebpre.	14 Nobre.	Ntra. Sra. del Carmen	5.500	Barcelona.
25 Octubre.	24 id.	Mina Carrio	3 900	Vallcarca.
29 id.	cargando	Euzkera	7.000	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO.— 2.º TURNO =====				
26 Sebpre.	22 Nobre.	Mina Piquera	5.300	Barcelona.
23 Octubre.	23 id.	Maruja y Aurora	7.000	Id.
13 Nobre.	cargando	Vicen.	6.500	Id.
===== MUSEL - LANGREO.— 3.º TURNO =====				
23 Octubre.	16 Nobre.	V. Ruiz Senén.	5.700	Barcelona.
5 Nobre.	24 id.	San Ireneo	580	San Sebastián.
6 id.	cargando	Ea	1.700	Cartagena.
10 id.	esperando	Monchu	2.300	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO.— 4.º TURNO =====				
22 Octubre.	12 Nobre.	Juan Artaza	580	Pasajes.
30 id.	19 id.	Caranza	550	Cádiz.
31 id.	22 id.	Astillero	480	San Sebastián.
5 Nobre.	7 Nobre.	Iciar	500	Sevilla.
16 id.	cargando	Hernani	420	San Sebastián.
19 id.	esperando	Alejandro	400	Id.
20 id.	»	Iturri-Ripa	400	Bilbao.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
14 Nobre.	15 Nobre.	Mina Carrio	2.000	Valencia.
21 id.	24 id.	Llodio	340	Bilbao.
22 id.	24 id.	Sotón.	1.900	Id.

GIJON

Por estos puertos desde el 10 al 25 de Noviembre de 1934

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DÉSTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
4 Octubre.	15 Nobre.	Numa	4 300	Barcelona.
4 id.	15 id.	Josefa Mari	70	Vigo.
5 Nobre.	15 id.	Llodio	900	Bilbao.
5 id.	24 id.	Mieres	4.340	Barcelona.
6 id.	19 id.	Sama	1.000	Pasajes.
10 id.	15 id.	José María	500	Id.
14 id.	15 id.	M. Santuiste	480	Santander.
14 id.	esperando	Vicen	1.200	Barcelona.
16 id.	16 Nvibre.	D Quijote	214	Santander.
16 id.	23 id.	Mariano Benlliure	154	Id.
16 id.	22 id.	C. Corona	1.600	Málaga.
17 id.	cargando	El Caudal	1.100	Santander.
19 id.	23 Nvibre.	Nuria R.	1.600	P. Mallorca.
22 id.	24 id.	Llodio	560	Bilbao.
23 id.	esperando	Mont Seny	840	Huelva.
23 id.	"	Euzkera	2.800	Barcelona.
===== GIJÓN - DARSENA. — F. C. DE LANGREO =====				
15 Sepbre.	12 Nobre.	Jone Miren	180	Zumaya.
25 Octubre.	17 id.	San Jorge	250	Bilbao.
29 id.	13 id.	Sotillo	180	Zumaya.
29 id.	20 id.	Antonieta.	120	Deva.
6 Nobre.	14 id.	Rosario	110	Cedeira.
6 id.	esperando	Anita	220	Coruña.
6 id.	24 id.	Belarmina	140	Id.
17 id.	24 id.	Ineschu	180	San Sebastián.
21 id.	cargando	Edurne	200	Bermeo.
21 id.	esperando	Rosita	140	Santander.
21 id.	"	Magdalena	230	Id.
21 id.	"	Zubieta	170	Bermeo.
22 id.	"	Dionisia	250	Id.

A V I L E S

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

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
2.^a decena de Noviembre.				
3 Nvibre.	13 Nvibre.	Conde de Zubiria	4 263	Tarragona.
16 íd.	16 íd.	Caruso	1.263	Bilbao.
8 íd.	16 íd.	Vito	12	San Esteban.
16 íd.	18 íd.	Cabo Menor	105	Coruña.
16 íd.	18 íd.	Evaristo	20	Navia.
16 íd.	19 íd.	Lolina	420	Vigo.
3 íd.	19 íd.	Ana	290	Zumaya.
15 íd.	20 íd.	Ita	3.433	Sevilla-Tarragona
19 íd.	20 íd.	Bodón	860	Vigo.
18 íd.	20 íd.	Arnao	86	Requejada.
<u>TOTAL ..</u>			<u>10.752</u>	

Manuel G. Morán

EFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

Depositario exclusivo de la Vacuum Oil C^o S. A. E.

Aceites para la Marina MOBIL OILS

Empaquetaduras y juntas BELDAM

Cables de Alambre ingleses "British Ropes Ltd." - Cadenas de la casa "Old Hill"
con certificado del "LLOYD'S" y todo lo concerniente a ferreteria naval, de la
casa "Gotseher & C.^o", de Birmingham

San Juan de Nieva (Avilés)

Telegramas
Telefonemas

} MORÁN-AVILÉS

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

Relación del carbón embarcado por este puerto durante la 2.^a decena de Noviembre de 1934

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
2.^a decena de Noviembre.				
3 Nvibre.	13 Nvibre.	Galicia	339	Pasajes.
3 íd.	13 íd.	Aurora	1.039	Bilbao.
31 Octubre.	13 íd.	B. Zorroza	2.489	Id.
15 íd.	16 íd.	Mont Seny	839	Pasajes.
16 Nvibre.	17 íd.	Margarita	327	Vigo.
16 íd.	18 íd.	Nuria R	2.019	Palma.
17 íd.	19 íd.	Monte Faro	187	Bilbao.
16 íd.	20 íd.	Vito	179	San Sebastián.
16 íd.	20 íd.	Victor	113	Lequeitio.
18 íd.	20 íd.	José María	522	Pasajes.
TOTAL...			8.044	

GRANDES ALMACENES DE EFECTOS NAVALES

DE

ENRIQUE VALDES T. PRIDA

PRECIOS SIN COMPETENCIA

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

TELÉFONO 19

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

Toneladas de carbón embarcadas por los diferentes cargaderos que se citan durante la 1.^a y 2.^a decena de Noviembre de 1934

		1. ^a DECENA	2. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.	Turno 1.º	3 340,00	2.736,93
	Id. 2.º	460,00	10.560,00
	Id. 3.º	5.103,12	2.777,19
	Id. 4.º	813 38	1.198,58
	Grúas chicas.....	600,01	768,56
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.	Cargaderos	9.283,45	12.795,77
	Grúas chicas.....	554,45	2.471,46
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C.	Cargaderos	635,86	1.211,37
	Muelles.....	421,00	379,00
Totales en las dos decenas.....		11.211,27	34.898,86
AVILÉS.....		25.153,00	10.752,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA.....		15.360,00	8.044,00



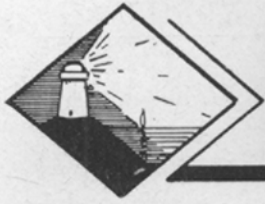
Domicilio social y dirección: **ABBAÑA (Asturias)**

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 «Euzkera», casco de acero, construido en el año de 1902. De 4.524 tons. de registro bruto y 7.000 tons. d. w. Vendido por la Compañía Naviera Euzkera, de Bilbao, a la Compañía Marítima Elanchove, de Bilbao, en 175.000 pesetas.

NAUFRAGIO DEL VAPOR LOLITA A.

El día 25 de noviembre último naufragó cerca de Bayona el vapor «Lolita A», de la matrícula de San Sebastián, y propiedad de los armadores Sres. Artaza y Comp.^a, cuando transportaba un cargamento completo de carbón inglés para el citado puerto.

El buque tenía un registro bruto de mil 718,47 tons. y cargaba 2.620.

Los Sres. de Artaza lo habían adquirido a fines de 1931.

CARBÓN INGLÉS PARA ESPAÑA

La paralización de las minas asturianas, a consecuencia de los sucesos revolucionarios de octubre, comienza a sentirse favorablemente en Inglaterra. Los periódicos ingleses señalan el hecho y lo comentan. Los buques españoles a la carga aumentan sobre todo en las zonas del Canal de Bristol, Cardiff, Swansea, etc. y en los puertos de Newcastle y zona del Tyne en general. Además de los buques a la carga, existen importantes contratos en curso de negociación. La huelga general minera que paralizó la producción carbonera en 1926 en Inglaterra, y cuyos efectos no han dejado de sentirse todavía, favoreció extraordinariamente a sus competidores polacos, alemanes, etc. Los ingleses consideran un suceso lógico que acontecimientos análogos vengan a favorecerles ahora.

PÉRDIDAS DE TONELAJE

La lista de accidentes marítimos registrados durante setiembre, acaba de ser publicada por el Bureau Veritas. Han sido eliminados del Registro, 32 vapores, 7 motonaves (incluso auxiliares) y 5 veleros, durante el mes de setiembre. Las causas son las siguientes:

Vapores: Naufragados, 5; hundidos, 3; abandonado, 1; desguazados, 19; convertidos, 3.—Motonaves y veleros a motor: Naufragados, 2; hundidos, 2; incendiado, 1; desguazados, 2.—Veleros: Naufragado, 1; hundido, 1; desguazados, 2; convertido, 1.

La nacionalidad de estos buques era:

Vapores: Yanquis, 5; belga, 1; ingleses, 12; danes, 1; francés, 1; griegos, 4; islandés, 1; italiano, 1; letones, 2; noruegos, 2; panameño, 1; peruano, 1.—Motonaves y veleros a motor: Uno de cada uno, inglés, francés, italiano, noruegos, 2; españoles, 2.—Veleros: 1 yanqui; 2 ingleses; 1 holandés y 1 estoniano.

Los 19 vapores desguazados tenían un tonelaje grueso de 54.590 y este total se descompone así: 6 ingleses, 13.308 tons.; 4 griegos, 14.280; 2 yanquis, 6.254; uno de cada uno de éstos: Belga, 107; danés, 2.431; francés, 4.389; letón, 2.180; noruego, 4.643; panameño, 3.553 y peruano, 3.445.

Las dos motonaves desguazadas eran de nacionalidad española, por 555 tons., y los dos veleros eran ingleses, 592 tons.

LOS SERVICIOS DE LA TRAS-

ATLÁNTICA FRANCESA :—:

Según anuncia la Dirección de la Compañía Trasatlántica Francesa, desde el año próximo ha decidido intensificar las salidas de sus buques del puerto del Musel para los de Cuba y Méjico, estando fijadas ya siete fechas en que estos trasatlánticos recalarán en Gijón, destinándose para este servicio, además del

«Mexique», la moderna motonave «Winipeg».

El pasaje muestra preferencia por los buques de esta Compañía, tanto por sus comodidades como por su rápida velocidad, ya que con dieciocho millas de andar puede realizar la travesía Gijón-Habana en ocho días y medio.

Es de resaltar la intensificación de este servicio trasatlántico, que es consecuencia de la importancia de nuestro puerto y del mucho contingente de pasajeros que da Asturias.

De ello tenemos que felicitarnos.

EL TONELAJE ALEMÁN AMARRADO

La Asociación de Navieros de Alemania ha publicado las estadísticas del tonelaje amarrado en 1.º de noviembre. Las cifras se refieren solo a los buques de navieros pertenecientes a la Asociación; pero en realidad incluyen prácticamente todas las unidades mayores de 100 tons. con excepción de pesqueros y costeros de vela. Los buques amarrados en la fecha citada eran 39, por 283.737 toneladas lo que representa un 8,3 por 100 del total; las cifras de un mes antes, eran 48 buques y 242.122 tons., es decir un 7,1 por 100; y las de setiembre, 66 buques y 308 mil 609 tons.

TONELAJE AMARRADO EN NORUEGA

Gracias a la recomisión de gran número de tanques, ha habido una reducción considerable en el volumen del tonelaje noruego amarrado, en setiembre. Según las estadísticas compiladas por la Asociación de Navieros de Noruega, había en 1.º de octubre 79 buques, por 360.483 tons. peso muerto, incluso 24 tanques, por 222.015 tons., comparado con 87 buques, por 487.404 tons. incluso 38

tanques, por 360.130 cifra correspondiente a 1.º de setiembre anterior.

El tonelaje amarrado en 1.º de octubre representa el 6,8 por 100 del tonelaje de tráfico exterior de pabellón noruego y el de setiembre se elevaba a 9,2 por 100. Debe advertirse que los tanques inactivos disminuyeron en número de 14 y 138.115 tons. Tomando los buques de todos los tipos, hubo una reducción durante setiembre de 17 buques, por 126.920 tons.

LAS OSCILACIONES DE

LOS TIPOS DE FLETES

Los numerosos índices publicados por la Cámara de Navegación de Inglaterra señalan el tipo de 19,6 para octubre de 1934, lo que señala una caída de 5,13 por 100 con respecto al mes anterior, pero un 9,3 por 100 más alto que el mismo mes de hace un año. Los tipos más bajos se dan en general, con la excepción del Mar Rojo, India y Arabia, cuyo número índice, a 27,95, señala un alza de 6,76 por 100 relativo al mes pasado y de 11,18 por 100 respecto a los datos de hace un año. Tomando como típicos los datos de 1913, calculados como 100, los de 1934 para octubre, serían de 83,85.

«Lloyd's List» que analiza estos datos dice que la demanda Europea de granos y otras mercancías va en aumento y esta presión de la demanda puede llevarnos a una reanimación de mercados que se ven también estimulados por un período de precios ascendentes y la perspectiva de un invierno adelantado.

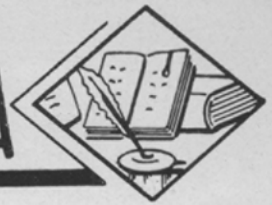
Pero entretando los navieros tienen que enfrentarse con el dilema de aceptar tipos bajos, o de amarrar sus buques, porque lo evidente es que la cantidad de tonelaje es excesiva para el volumen de tráfico presente.



Lubrificantes "Atlantic"



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



DISPONIENDO QUE CON EL PERSONAL DE LA SUBSECRETARÍA DE LA MARINA CIVIL, SE UNIFIQUEN LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN Y PESCA

Aprobados los Presupuestos generales del Estado para el segundo semestre del año en curso, y orientado el de la Subsecretaría de la Marina civil en el sentido de simplificar los servicios con una disminución de su personal y la correlativa e importante economía en los gastos que representa 447.971 pesetas, o sea un 6,20 por 100, se hace preciso dictar normas para ajustar la organización de aquélla a los créditos consignados, y a tal fin, de acuerdo con el Consejo de Ministros y a propuesta del Ministro de Industria y Comercio, Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Con el personal que actualmente depende de la Subsecretaría de la Marina civil, se unifican en el litoral los servicios de navegación y pesca, quedando ambos en las Delegaciones marítimas provinciales bajo la dirección de Delegados marítimos, para lo cual, en aquellas provincias en que la importancia de la industria pesquera lo requiera, se crearán Negociados de Pesca a cargo del personal del Cuerpo general de Servicios marítimos especializado en la materia. Igualmente podrán establecerse Negociados de pesca en los distritos en que se juzgue necesario tal servicio.

Art. 2.º Se suprimen los cargos de Subdelegados marítimos de los distritos de las capitales de las provincias, en las cuales las funciones de Capitán de Puerto serán desempe-

ñadas por los Delegados marítimos, sin perjuicio de que estas Autoridades tengan a sus órdenes el personal facultativo necesario para atender a los servicios de despacho de buques y policía de puerto.

Art. 3.º La Inspección general de Pesca organizará con su propio personal su tercera Sección, que abarcará las funciones que el artículo 30 del Decreto ministerial de 30 de Agosto de 1932 asignaba al Instituto Español de Oceanografía, con excepción de la oceanografía en general, pero quedando el levantamiento y trazado de las cartas de pesca a cargo de dicha Inspección general.

El Instituto Español de Oceanografía actuará como Centro exclusivamente científico y especulativo adscrito a la Subsecretaría independientemente de la Inspección citada.

Art. 4.º Se suprimen los cargos de Delegados regionales y de Subdelegados de pesca, quedando los servicios de vigilancia de la pesca a flote, dirigidos por la Inspección general de Pesca. Subsistirá la reglamentación regional en la pesca, y como organismo consultivo para la misma existirán las Juntas regionales, presididas por el Delegado marítimo de la capital de la región, constituidas por el personal técnico y representaciones de los procedimientos pesqueros, nombrado por Juntas locales, en la forma que se reglamentará.

Art. 5.º Se refunden en uno solo, llamado de Policía marítima, los dos Cuerpos de Servicios Auxiliares de Policía de los Puertos y de Vigilancia de la Pesca, subdivididos en dos Secciones: Policía en el Mar y Policía en Puertos y Costas. Asimismo se refun-

den en una sola las dos Secciones del Cuerpo de Auxiliares de Oficinas.

Art. 6.º La organización de que tratan los artículos anteriores habrá de llevarse a cabo dentro de las plantillas y créditos consignados en el presupuesto de la Subsecretaría de la Marina civil para el segundo semestre del corriente año.

Madrid, 21 de Noviembre de 1934.

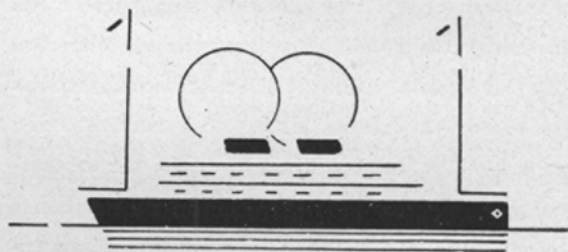
PRORROGANDO EL PLAZO CONCEDIDO
PARA LA INFORMACIÓN PÚBLICA SOBRE
EL ANTEPROYECTO DE PESCA MARÍTIMA

Ilmo. Sr.: Como resultado del expediente promovido a instancia de la Federación Española de Armadores de buques de pesca, solicitando se prorrogue el plazo concedido por Orden ministerial de 15 de setiembre último

para la información pública sobre un anteproyecto de ley de Pesca marítima, por no poder celebrarse las reuniones de los interesados en la industria para tomar acuerdos referentes a dicha información,

Este Ministerio, de conformidad con lo informado por la Subsecretaría de la Marina civil, ha dispuesto se considere prorrogado dicho plazo hasta quince días después de decretarse por el Gobierno la suspensión del estado de guerra.

Madrid, 24 de octubre de 1934.



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

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

Andrés Ruiz de Velasco

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

CONSIGNACIONES :: FLETAMENTOS :: CARBONES :: SEGUROS

AGENCIA DE ADUANAS

Teléfono 19-05
Apartado N.º 201

Telegramas }
Telefonemas } "RUIDEVELASCO GIJÓN"

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

SANCHEZ RUIZ & FERRER

SEGUROS Y REASEGUROS

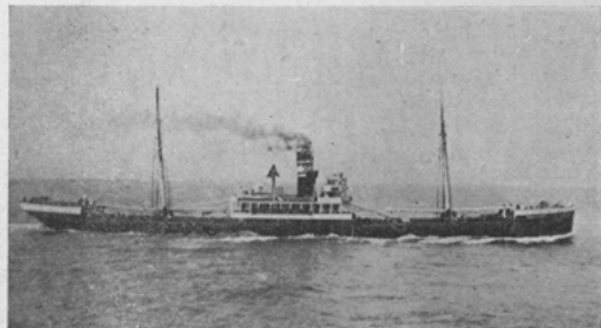
FLETAMENTOS :: COMPRA-VENTA DE BUQUES

Telegramas }
Telefonemas } **RUSANCO**
TELÉFONO 11.354
APARTADO 145

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

MADRID

Peligros, 9



JOAQUIN VELASCO

LANGREO, 2

GIJÓN

MINAS DE COTO DEL MUSEL
CARBONES PARA GAS

VAPORES:



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

GRANDES TALLERES MECÁNICOS GARCIA Y CANGA (LTD.A.)

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

GIJÓN

CONSTRUCCIONES METÁLICAS

Se hacen toda clase de reparaciones de buques.
Talleres de Ajuste, Calderería y Forja - Montaje de
transmisiones - Soldadura Autógena y Eléctrica.

Construcción y reparación de toda clase de Máquinas y Calderas

FUNDICIÓN de METALES

GUARDACABOS de TODAS las MEDIDAS

Fábrica de Pinturas PULCHRA

Teléfono 3.800-SANTANDER

PATENTES «MATEOLA» - ESMALTES

PINTURAS - BARNICES - SECANTES

COLORES - ACEITES

AGUARRAS - BROCHERÍA

Venta exclusiva:

E. Pérez del Molino, S. A.-SANTANDER

DOMINGO MUMBRÚ

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS
BARCELONA

Telegramas } DOBRÚ
Telefonemas }

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



La Unión y El Fénix Español (Compañía de Seguros)

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

Representantes en Gijón (Asturias):

LUIS DEL CAMPO VALDÉS-HEVIA † CLAUDIO FERNANDEZ y FERNANDEZ

COMISARIATO DE AVERIAS

Oficina: Libertad, 49

Teléfono 2938

Particular 1496

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

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

Para pedidos dirigirse a

D. Miguel Morales Almiñana

Capitán de la Marina Mercante

Lista de correos - CADIZ

Enviándole por giro postal o telegráfico 75 pts.

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

Depositarios 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

SOCIEDAD INDUSTRIAL ASTURIANA

FABRICAS DE MOREDA Y GIJON

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

Espino artificial, puntas de paris, hoja de lata

Para la correspondencia y pedidos dirigirse al Director de las

Fábricas de MOREDA y GIJON. - GIJON (Asturias)

Apartado 26 :: Telegramas: Moreda y Gijón

Fábrica de Metales de Lugones

ALAMBRE de cobre electrolítico de todos los diámetros

Id. de bronce silencioso » » » »

Id. de latón » » » »

BARRAS de cobre de todos los diámetros

Id. de latón » » » »

CHAPAS de latón de todas dimensiones

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

Minas de Carbón en Aller (Moreda)

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

Minas de Hierro en Belmonte

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

Telegramas y Telefonemas: TARTIERE

VAPORES DE GUMERSINDO RIESGO VALLINA

— G I J O N —

Telegramas }
Telefonemas } **RUDESCO**

Teléfono 30-23

Apartado 142

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 }

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

VAPORES:
Caruso... 1,350 Tons. | Aida 350 Tons.
Lolina ... 400 " | Margarita. 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 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 Consignatario 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 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^o de New-Orleans, LA.

(Servicio regular entre los puertos del Golfo y España)

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

Rob. M. Sloman 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)

GIJÓN

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-1.º

Apartado 71 - Teléfono 18-00

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

Fábrica en

LUCHANA - ERANDIO

(Bilbao)

MARCA REGISTRADA



HOLZAPFEL

Unicos agentes y fabricantes

en España de las afamadas

Pinturas "HOLZAPFEL"

LAS MEJORES DEL MUNDO Y LAS DE MAYOR CONSUMO MUNDIAL

Patente «INTERNATIONAL».—Para fondos de buques de hierro y acero.—Cerca del 90 por 100 de la flota mundial emplea esta patente.

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

Esmaltés 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