



AÑO VI

GIJON 1.º DE ENERO DE 1935

NÚM. 100

VAPORES COSTEROS (S.A.)

BILBAO

Servicio regular entre los puertos de Pasajes, San Sebastián, Bilbao Santander, Gijón, Musel, Avilés, San Juan de Nieva, Luarca, Navia, Tapia, Ribadeo, Vegadeo, Foz y Vivero.



VAPORES

MARTA JUNQUERA....	700 tons.	LALÍN	160 tons.
MARÍA SANTIUSTE....	560 >	TOÑÍN	160 >
MARIAVI	320 >	ROSITA	150 >
JOSÉ G. TREVILLA...	280 >	AMADA.....	140 >
LOLA.....	260 >	CONCHITA.....	120 >
MAGDALENA.....	260 >	ANGELES.....	120 >
CARMEN	260 >	PRUDENCIA.....	120 >
PACO GARCÍA.....	220 >	JOAQUINA.....	120 >

FLETES ECONOMICOS

PRINCIPALES AGENTES

Gijón-Musel: JOSE FERNANDEZ RUIZ
 Avilés y San Juan: ANGEL ALVAREZ, S. en C.
 Santander: FERNANDO GARCIA CASTILLO
 Bilbao: ACHA Y ARREGUI
 Pasajes: CECILIO LETAMENDIA

EFEKTOS NAVALES Y LUBRICANTES MONASTERIO (S. A.)

ALMACENISTAS DE EFECTOS NAVALES

IMPORTADORES DE ACEITES
Y GRASAS LUBRIFICANTES

Lubrificantes MONASTERIO Marca (Registrada)

Telegramas y Telefonemas: MONASTERIO

TELÉFONO 27-00 ← APARTADO N.º 60

Marqués de San Esteban, n.º 22

GIJON

APARTADO 90

TELÉFONO 24-00

A. PAQUET

TELEG } PAQUET
TELEF } PAQUET

CONSIGNATARIO

MUELLE, 2-4-6 - GIJÓN

AGENTE DE ADUANAS

Compañía Trasmediterránea

C.º G.º Transatlantique

PENÍNSULA - AFRICA - CANARIAS

CUBA - MEJICO - ESTADOS UNIDOS

AGENCIA CONSULAR DE FRANCIA

“SHELL”

“FLINTKOTE”

LUBRIFICANTES Y ASFALTOS

ANTICORROSIVO - IMPERMEABILIZANTE - AISLANTE

EMULSIONES “COMPAS” ASFÁLTICAS

LISBOA PORTUGAL

MANUEL LLORET Y BOU

Praça Duque da Terceira, 25-26-27

CONSIGNATARIO de BUQUES (Unico Consignatario español en Portugal)

Agente de la Compañía Transatlántica-Barcelona

Telegramas: “LLORET” - Teléfono 26447 - Apartado 332

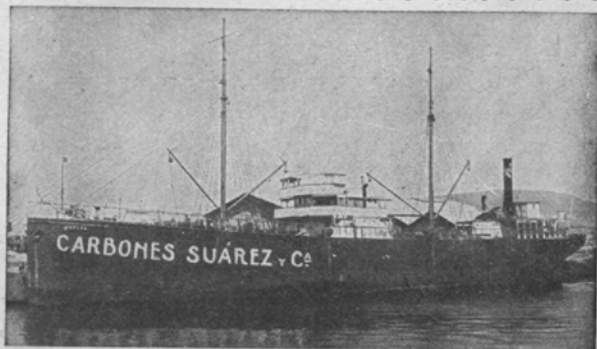
Reservado para la leche en polvo

“SAM”

Sin rival entre sus similares, por su calidad, por sus precios y por sus condiciones de conservación que la hacen insustituible para las

travesías marítimas

← → **Fábrica en Renedo (Santander)** → ←



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

FACTORIA NAVAL

HIJOS DE J. BARRERAS, S. A.

VIGO

Maquinaria :-: Calderería :-: Fundición
Varaderos :: Construcciones metálicas

Especialidad en Buques pesqueros

SENABRE

CORDELERÍA Y REDES
VAPORES PESQUEROS

VILLAJYOUSA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

CADIZ: Plocía, 13.

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

VILLAJYOUSA (Casa Central).

TELÉFONOS:

N.º 2734

N.º 2724

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 Pesea de «PAREJA», «TRAWLER», «BAG» 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

ABAITUA Y COMPAÑIA

Representantes de la Sociedad Metalúrgica DURO - FELGUERA

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

SEGUROS MARÍTIMOS

Telegramas "Abaituaco" - Teléfono 15.755

BILBAO - Plaza Elíptica, n.º 1

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 VI

GIJON 1.º DE ENERO DE 1935

NÚM. 100

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

BALANCE DE 1934

Confiemos en el año que empieza

El año que acaba de expirar lo hemos vivido todos los españoles como en una pesadilla ante los continuos acontecimientos desarrollados en su curso y que en sus postrimerías fueron de un intento revolucionario de trágicos resultados, especialmente para la región asturiana. Ningún recuerdo agradable nos ha legado 1934, y sí al dejar paso al año nuevo puede verse la estela de sus días agitados y preñados de conflictos, en los que fué pródigo. Problemas y más problemas de difícil resolución promotores de una aguda crisis económica; este ha sido el testamento del año finado.

A medida que transcurren los años, después de aquellos primeros que se sucedieron al del tratado de Versalles, favorecidos por una verdadera fiebre de negocios, es una línea descendente la que va marcando la economía de los países del mundo. Ninguna nación puede substraerse de serios problemas, puesto que cuantas actividades adquirieron un rápido y floreciente incremento al amparo del conflicto

bélico, han tenido que restringir su producción en los últimos años, unas, y cerrar sus puertas por tiempo indefinido, otras.

El año 1934 ha sido, sin duda, el peor ejercicio que la industria y el comercio ha registrado. Si examinamos, nada más que superficialmente, la industria naviera española, podemos comprobar cuál es su estado. Bastantes

de los astilleros nacionales hace tiempo que no funcionan y los pocos que todavía no han cerrado, trabajan con prolongadas interrupciones y con reducido número de obreros. Nuestra flota, a pesar de estar constituida de un

Asturias Marítima

*desea un feliz y próspero año nuevo a sus
anunciantes y suscriptores*

tonelaje menos que mediano, se halla amariada en gran parte, pues solamente la matrícula bilbaína, que posee el 80 % del tonelaje español, tiene inmovilizado un 70 %. Y es que los navieros han tenido durante 1934 un verdadero año de crisis, en el que la carencia de tráfico ha sido considerable y los tipos de flete irrisorios a más no poder. Una prueba elocuente de esto es que hasta las mismas empre-

sas hulleras, propietarias de buques, se han visto y deseado para conseguir mover éstos, llegando muchas de las veces a no poder hacerlo y sufriendo pérdidas importantes, dados los fletes a que se hubieron de ajustar. Si éstas empresas, que tenían los dos elementos—buques y cargamentos—no pudieron defenderse, huelga exponer las dificultades que han encontrado los que son solamente navieros.

Malo es, pues, el balance que de 1934 hará la industria naviera; pero, sino peor, por lo menos semejante es el de la actividad hullera nacional. La crisis general afecta muy directamente a dicha industria, por lo que se ha visto obligada a restringir su producción, que así y todo no hubiera podido colocar de no sobrevenir el paro de dos meses como consecuencia del movimiento revolucionario, pues al declararse aquél había en existencias más de 200.000 tons. de carbón. Mas no es éste el que se considera fundamental problema, sino las condiciones económicas en que se desarrolla, teniendo que ajustarse a unos precios determinados con los que no puede cubrir el elevado costo de la explotación. Por esta causa, la generalidad de las empresas hulleras difícilmente pueden pagar puntualmente los jornales de sus obreros, teniendo que recurrir en muchos casos a los créditos. El apoyo del Gobierno a esta industria nada ha significado en su beneficio, puesto que éste fué siempre para contrarrestar las mejoras sociales que se impusieron,—mejoras que no disfrutaban los obreros mineros de otros países,—a pesar de las características desfavorables de

las minas de Asturias, comparadas a las del extranjero: escasa potencia de sus capas, irregularidades de los yacimientos y mala situación estratégica. De ahí que la competencia establecida, un verdadero «dumping», por los países exportadores de carbón, no pueda ser correspondida por los hulleros españoles y que el Gobierno, como único remedio, se decida a la implantación de contingentes.

Esto es en líneas generales el balance de las dos principales actividades de Asturias.

Al enfrentarnos con 1935 no podemos evitar la inquietud que nos domina ante el futuro. Dejamos a nuestra espalda un año de triste recordación y que hace heredero al actual de importantes problemas que durante el mismo se plantearon, cuya resolución es harto difícil. Y como aquí, en España, por una táctica errónea, de fatales resultados, se presta una prominente atención a las cuestiones políticas, mientras que las económicas, verdadera clave del bienestar general, son consideradas secundariamente, arrastraremos una precaria existencia hasta que no se salga de este equívoco y se comprenda que nuestra economía debe ser sobre todo.

Un nuevo año se nos presenta. Llego voluntarioso y optimista, como todos los años que Cronos crea y nada sabe de su porvenir. Que no nos abandone como su antecesor, dejando su piel sangrante en el camino por los zarrazos de egoismos humanos.

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

F L O T A

<p>Vapor "Villamanrique" .. 2.200 Tons.</p> <p>Motonave "Cervantes" .. 240 —</p> <p>— "Zuloaga" .. 240 —</p> <p>— "D. Quijote" .. 225 —</p> <p>— "Sancho Panza" 225 —</p>	<p>—</p> <p>—</p> <p>—</p> <p>—</p> <p>—</p>	<p>Motonave "Goya"..... 155 Tons.</p> <p>— "M. Benillure" .. 152 —</p> <p>— "Capricho" .. 135 —</p> <p>Vapor "Melchuca" .. 120 —</p>
---	--	---



MERCADO DE FLETES



La demanda de buques presentada en este mercado durante la pasada quincena, no ha sido ni con mucho la correspondiente a la importancia que era de esperar tuviese después de dos meses de paralización en las minas de Asturias. Estas se encuentran en camino de normalizar sus explotaciones y dispuestas algunas a servir pedidos de carbón, sin embargo, las órdenes de fletamento escasean.

A principios de la anterior quincena se registraron bastantes solicitudes para buques de pequeño porte con destino a puertos del Cantábrico y Galicia; también hubo alguna demanda, aunque muy poca, para barcos grandes para el Mediterráneo y Sur, mas cubiertas estas necesidades, vuelve el mercado a sentirse un tanto paralizado, sin que se vislumbre una posible reanimación en los días próximos. Por otra parte, nada se habla de contratos de fletamento para varios viajes, lo que en otros años era muy corriente por esta fecha.

Los tipos de flete no ofrecen variación, manteniéndose en las mismas cotizaciones anteriores, lo cual significa que los navieros han

de continuar soportando pérdidas en la mayoría de los viajes y ahora quizás más, dada la lentitud que se emplea en los embarques, que subsistirá hasta la completa normalidad de los trabajos en las minas.

De no consolidarse la situación de este mercado, teniendo una demanda más activa que la actual y algún mejoramiento en los precios de flete, continuarán, sin duda, amarrados indefinidamente aquellos buques que se encuentran así desde la pasada primavera y los que lo fueron a últimos de verano. No cabe esperar otra cosa, por cuanto que los armadores es de suponer no estén dispuestos a sufrir más pérdidas que las que han tenido durante el año pasado.

Los mercados de retorno carecen también de animación. Las órdenes son escasas en su mayoría, sin interés para los armadores. A fines de mes dieron principio los embarques en Galicia de los primeros cargamentos de madera para minas que se recibirán después de la huelga revolucionaria; pero la demanda de buques para estos retornos es aún muy limitada.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

San Sebastián . . . — Vp.	600 ts.	Ptas. 13,25	Langreo
Id. »	180 ts.	» 13,—	Id.
Zumaya »	400 ts.	» 14,00	Id.
Bilbao »	450 ts.	» 10,50	Norte
Id. »	400 ts.	» 11,—	Langreo
Id. »	300 ts.	» 11,—	Id.
Coruña »	150 ts.	» 11,—	Norte
Vigo »	550 ts.	» 12,75	Langreo

Vigo — Vp.	300 ts.	Ptas. 15,—	Langreo
Cádiz — »	2.000 ts.	» 13,50	Id.
Alicante — »	4.000 ts.	» 14,—	Id.
Barcelona — »	4.000 ts.	» 15,—	Id.

RETORNOS:

Bilbao-Gijón . . . — Vp.	400 ts.	mineral	Ptas. 5,—
Ribadeo-Musel . . — »	180 ts.	pinos	» 10,—
Corcubión-Musel . — »	400 ts.	»	» 8,50

HIJOS de CASIMIRO VELASCO

Telegramas y Telefonemas: CASIMIRO

Apartado núm. 67

GIJÓN

Teléfono 32-00

AGENTES DE LAS LÍNEAS DE NAVEGACIÓN:

NORDDEUTSCHER LLOYD
 LLOYD ROYAL BELGE
 DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT «NEPTUN»
 Wm. H. MULLER & C.^o
 THE ISAACS LINE (EN GIJÓN Y BILBAO)
 GANS STEAMSHIP LINE
 CORRESPONSALES DE LA AMERICAN EXPRESS C.^o

AGENCIA DE ADUANAS

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

CASA EN BILBAO:

Barroeta Aldamar, 2-1.^o

Teléfono 18315

Telegramas: "CASMIR"



FEDERICO G. FIERRO
 ARMADOR Y CONSIGNATARIO
 Comisionista y Agente de Aduanas
 Banquero

Carbones - Seguros - Fletamentos
 Cementos-Agua potable para buques
 AGENTE de: la S. A. Hulleras del
 Turón, de S. A. Altos Hornos de Viz-
 caya, de S. A. Fábrica de Mieres, de
 S. A. Vapores Costeros, de Ibarra
 y Compañía, de Compañía Trasm-
 diterránea, de Isaac's Line y de la
 Compañía Neptunia.

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

TELÉFONO núm. 20

Dirección Telegráfica y Telefónica: FIERROS
SAN ESTEBAN DE PRAVIA

TALLERES DEL ASTILLERO

SOCIEDAD ANÓNIMA

ASTILLERO (Santander)

MATERIAL PARA FERROCARRILES

Vagones, puentes, grúas, cambios y cru-
 zamientos de vías, material
 para señales, etc.

DIQUE SECO

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE BUQUES

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES DE
 MÁQUINAS, CALDERAS, ETC.

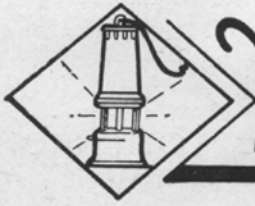
MAQUINARIA Y MATERIAL PARA OBRAS
 PÚBLICAS Y PUERTOS

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: TALLERES

DIRECCIÓN POSTAL: APARTADO N.º 10

ASTILLERO (SANTANDER)

TELÉFONO NÚM. 20



MERCADO DE CARBONES



Se prolonga por demasiado tiempo la organización de las explotaciones hulleras de esta región, pues a pesar de haber entrado al trabajo gran cantidad de obreros en la última quincena, son pocas las minas que están en condiciones de extraer carbón, debido al mal estado que se hallan por el mucho tiempo que estuvieron paralizadas. Por otra parte, todavía hay empresas que aún están designando el personal obrero que admitirán.

En el mercado hay algunos pedidos, no tantos como se esperaban, y, además, se trata de requerimientos de pequeñas partidas. Las solicitudes de carbón son dirigidas especialmente para granos; los menudos aunque favorecidos por algunas órdenes tienen demanda más reducida. Ninguna nota optimista puede darse que quiera significar un mejor desenvolvimiento para la industria hullera en los meses venideros, puesto que si bien ahora existe cierta demanda, ésta no es más que para ir nivelando el porcentaje de combustible nacional asignado a los consumidores, que no recibieron debido a la pasada huelga; una vez servidos estos pedidos, lo más probable será que los requerimientos vuelvan a decaer y queden limitados a lo que anteriormente eran. Por otra parte, se sentirá durante bastante

tiempo las muchas importaciones de carbón extranjero, llevadas a efecto en los meses de octubre y noviembre, que por cierto todavía continúan aunque sin tanta intensidad como antes. De todos modos, la producción nacional habrá de resentirse un tanto con dichas introducciones.

Durante la segunda decena de diciembre ha sido muy considerable la paralización en los embarques de carbones por los puertos de Asturias, que quedaron reducidos a la mínima expresión al agotarse las existencias que había en las plazas de las minas y en los depósitos de los puertos. Por Gijón-Musel, solamente fueron cargadas 12.707 toneladas; por Avilés, 2.761, y por San Esteban de Pravia no se hizo ni un solo embarque. En la tercera decena ya se desplegó una mayor actividad; pero tampoco se espera poder registrar tonelajes de importancia.

Continúa siendo reducido el número de buques sometidos a los turnos y también siguen sufriendo éstos las prolongadas esperas de que antes se viene hablando, ya que las minas hasta la fecha no han podido desplegar la actividad necesaria para que los despachos fuesen normales.

Los precios oficiales siguen sin alteración.

FEDERACION DE SINDICATOS CARBONEROS DE ESPAÑA

Las industrias, ferrocarriles y organismos oficiales que deban consumir carbón nacional, dirijan sus pedidos a la

Oficina central: Alcalá, 31 - Teléfono 11948 - Madrid

Dirección tele { gráfica } FEDERACIÓN
 { fónica }

Para consumos de buques deben dirigirse los pedidos al

Sindicato Carbonero Asturiano - Palacio Valdés, 1 - OVIEDO

Teléfono 1524 :: Dirección telegráfica y telefónica: SINDULLERO

Movimiento marítimo y eliminación de tonelaje

EN EL PUERTO DE GIJÓN

Movimiento de mercancías efectuado durante los meses de julio, agosto y septiembre del año 1934.

IMPORTACIÓN (carga general)

	Navegación de primera	Navegación de segunda	Navegación de tercera
	Klg.	Klg.	Klg.
Julio.....	29.417.650	3.736.160	129.999
Agosto.....	21.390.689	4.724.252	85.350
Septiembre...	14.914.645	3.281.656	25.374
TOTALES ..	65.722.984	11.742.068	240.723

EXPORTACION (carga general)

	Navegación de primera	Navegación de segunda	Navegación de tercera
	Klg.	Klg.	Klg.
Julio.....	4.959.032	462.540	120.000
Agosto.....	5.088.100	382.571	50.000
Septiembre...	2.817.673	2.778.285	1.319.290
TOTALES ...	12.864.805	3.623.396	1.489.290

EXPORTACIÓN - CARBÓN

Julio.....	145.778.930	Klg.
Agosto.....	130.684.850	»
Septiembre.....	94.562.060	»
TOTALES	371.025.840	Klg.

Total de importación.....	77.705.775	Klg.
» de exportación.....	17.977.491	»
» de carbón embarcado.	371.025.840	»
TOTAL GENERAL....	466.709.106	Klg.

Acusan estos datos, comparados con el movimiento portuario del segundo trimestre, un aumento en las importaciones de 42.169,88 tons.; pero, sin embargo, las exportaciones tuvieron un descenso de 97.520,00 tons. También fueron más reducidos los embarques de carbón efectuados en este período: 50 mil 127,38 tons. En conjunto fueron movidas en el 3.^{er} trimestre de 1934, 116.477,50 tons. menos que en el segundo.

HACIA LA ELIMINACIÓN DEL TONELAJE SUPERFLUO

La racionalización avanza. Durante los seis primeros meses de este año, según los datos del Lloyd Register, 322 buques por 960 mil tons., fueron desguazados, condenados, etc. El mismo período del año anterior registra las cifras respectivas de 316 y 1.184.000 tons. La diferencia entre los dos años, 224 mil tons. menos en 1934, consiste en la menor cifra desguazada en el tonelaje no inglés. El tonelaje inglés en estas condiciones era en 1933, de 324.000 y casi lo mismo en 1934, 322.000. Pero en cambio, las cifras del tonelaje de otros países, era para 1933, 860 mil tons. y para 1934, 638.000, diferencia considerable, como se ve.

Desde el mes de junio aumenta la actividad de los desguaces. Tal vez no alcance la cifra del año 1933, que fué de 2.413.000 tons.; pero ha de rebasar, sin duda, los dos millones de tons. A fines de junio el total del tonelaje «ocean going», excluyendo a los tankers, pertenecientes a los doce principales países marítimos puede calcularse que excedía en 6,1 millones de tons. las necesidades del tráfico. El tonelaje amarrado era aproximadamente la misma cifra; en ambas cifras figuran 2,8 millones de tonelaje americano construido durante la guerra que, prácticamente, puede omitirse, pues está amarrado desde hace bastantes años. Lo cual significa que si el proceso de desguaces continúa al mismo ritmo como hasta aquí, el tonelaje superfluo desaparecerá para fines de 1935. En otras palabras, por primera vez desde la Gran Guerra estamos dentro del punto de equilibrio entre la demanda y la oferta. Cualquier medida que acelere este proceso de gradual adaptación, debe ser bien acogida.

LA ECONOMÍA DEL CARBÓN

Vamos a examinar el tema que en nuestro comentario anterior apuntábamos y calificábamos de «justificada satisfacción en el resto del mercantilismo carbonero», al referir la posibilidad de sustituir carbón nacional por extranjero, mientras persistiese el paro en las minas carboníferas de Asturias.

No es de extrañar que aquella delicada situación, creada por efecto del movimiento revolucionario de octubre, proyectase sobre el panorama nacional e internacional—especialmente en lo que a la industria hullera y anejas se refiere—reacciones de índole tan dispar como las señaladas por nosotros el día último, las que merecen ser observadas con el mayor cuidado para evitar que los conceptos falsos o equivocados, forjados posiblemente en una conversación sin trascendencia, puedan llegar a constituir artículo de fe, de tan difícil rectificación como lo es la calumnia según el clásico ejemplo de la copa de agua derramada.

Una de estas singulares reacciones, se operó en algún sector de la producción hullera alemana, por cuanto a raíz de aquel conflicto se apresuró a enviar una representación a nuestros Centros oficiales, con la misión de ofrecer su concurso y poner a la disposición del Gobierno español una parte de su producción de carbones, que evitase a las industrias consumidoras de aquí, perjuicios por escasez o falta de combustible. Y no fueron únicos los productores germanos en reaccionar en este sentido: también los polacos han sido escuchados en el Departamento correspondiente, poniendo sus carbones a disposición de nuestros industriales, cuyas ofertas se hicieron públicas más tarde. ¡Y ya veremos el resultado final de tanta cortesía!

No ha de faltar quien impute a nuestros productores de carbón las mismas características mercantiles anteriores, recordando para ello que en poder de más de una industria consumidora británica, obrarán todavía no pocas ofertas de carbón español formuladas allá por los meses otoñales del año 1926, cuando a Inglaterra le correspondió pelar sus barbas huelguísticas, mientras en España estábamos en el turno de poner las nuestras a remojar.

Pero si en cuanto a la forma pudiera existir cierta correlación entre nuestra actitud del 26 y la germano-polaca actual, en el fondo—y esto es lo importante—ni remotamente pueden compararse: al final de estas líneas veremos por qué.

La importación de carbones que España podría realizar, en los momentos de máxima angustia en el consumo, y supuesto que se aceptasen aquellas ofertas, nunca debería ser superior a 200.000 tons., para contrarrestar la falta de producción de la segunda quincena de noviembre y la primera de diciembre, pues hemos de tener en cuenta que con las existencias a boca mina y los stocks ordinarios aun en exceso que las empresas consumidoras tuvieren, pudo suplirse la falta de extracción ocasionada con el paro del mes de octubre y primera quincena de noviembre. No debemos olvidar decir, que tales 200.000 tons. calculadas, sustituyen exclusivamente a carbón de procedencia asturiana ya que el resto de las cuencas carboníferas españolas no surgió interrupción por tan largo período de tiempo.

El problema de repartir dicho tonelaje entre nuestros abastecedores extranjeros, presenta dos facetas, que son las que nos interesa distinguir bien aquí.

Una de ellas es: distribuyendo aquella adquisición entre Alemania, Polonia e Inglaterra—que es casi nuestra única suministradora en régimen normal—podrían obtenerse cifras del siguiente tenor: 25.000 tons. para Polonia; 25.000 tons. para Alemania, y 150 mil tons. para Inglaterra; lo que estimado en proporción equivale, aproximadamente, al 0,25 por 100; al 0,025 por 100 y al 0,10 por 100 de sus respectivas producciones medias, en un año. Es decir, que el hecho de que estas adquisiciones tuvieran realidad, no puede representar para ninguno de los países citados la más leve solución de su propio problema superproductor, considerado en el conjunto nacional. Más aún: ni siquiera lograrían con ello el menor alivio, dado lo insignificante del porcentaje y lo accidental y verdaderamente extraordinario del negocio.

La otra faceta del problema es: repartidos aquellos tonelajes entre las Casas habitualmente dedicadas al negocio de importación de carbones en España ¿que proporcionalidad representan en el volumen normal de su tráfico? Puede muy bien calcularse, que aquellos minúsculos porcentajes antes obtenidos, se convertirían ahora en cifra de la consideración comprendida entre el 25 y el noventa por ciento; lo que equivale a casi duplicar la cantidad de sus beneficios, sin gran alteración de sus gastos generales, dado lo accidental y verdaderamente extraordinario del negocio.

Precisamente en este segundo aspecto, es donde creemos ver nosotros la verdadera raíz

de la cuestión, tomándole de base para rechazar aquella comparación entre la actitud de España durante la huelga inglesa y la actual germano-polaca, a que nos hemos referido, porque no sabemos de ninguna casa comercial que se nutra con los ingresos obtenidos de la exportación carbonera española y que en aquellas también extraordinarias circunstancias visitase al Ministro inglés del ramo, con el íntimo deseo de duplicar su tráfico normal.

Y al rechazar esta tan interesada como imposible comparación, lo hacemos con el propósito de contribuir a colocar la verdad en su centro y que el problema se vea y examine en sus justos términos, pero que cuando se hable de reclamaciones internacionales, con amenazas de represalias para nuestros otros productos, saber si el impulso es efectivamente de quien apenas ha de gozar de un 0'10 % de variación, o de quienes lograrán, si los actos son eficaces, de un aumento en sus beneficios que podría alcanzar hasta el 90 % en más de los normales y que, en no pocos casos, puede ser cuestión de vida o muerte.

Porque no olvidemos que al confeccionarse los tratados internacionales de comercio, cada sector industrial del respectivo país, expone y justifica sus pretensiones, que podrán ser o no tenidas en cuenta; pero son defendidas y a veces aprobadas no tan solo por la razón de los hechos en sí, sino por el mérito que de una u otra situación resulte en el campo contrario.

VICTORIANO CASTAÑO SANJUÁN

Andrés Ruiz de Velasco

Cabo Noval, n.º 5. — OVIEDO

Carmen, 30, 32 y 34. — GIJÓN

Consignaciones - Fletamentos - Carbones - Seguros

AGENCIA DE ADUANAS - WAGON LITS/COOK

TELÉFONOS { OVIEDO 3590
 { GIJÓN 1905

TELEGRAMAS {
TELEFONEMAS {

RUIDRVELASCO { OVIEDO
 { GIJÓN

APARTADOS { OVIEDO 123
 { GIJÓN 201

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



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

La última semana estuvo influenciada por la pesadez de los mercados de granos y por la circunstancia de las fiestas pascuales. La demanda Europea cerca del Plata ha descendido y como resultado de esto, los tipos anteriores de fletes, fueron afectados de irregularidad y en ocasiones hubo ligera tendencia a la baja. Los mercados exteriores de carbones estuvieron paralizados varios días, pero sin deprimir los fletes, sobre todo embarques inmediatos de tonelaje medio.

Dentro de aquellas condiciones señaladas, el mercado del Plata experimentó estos días alguna actividad y se hacen fletes de 8.300 tons., para mayo, San Lorenzo a Rotterdam, a razón de 15/6. Y para enero, el mismo tonelaje, Buenos Aires a varios puertos del R. U., al tipo de 14/9.

En el sector norteamericano prevalecen las mismas condiciones de pesadez que se dejan sentir desde hace tanto tiempo, con excepción de los puertos del Pacífico, relativamente animados por el tráfico maderero. Se hacen fletamentos de St. John-Halifax a puertos a elegir del Reino Unido, enero, para cargamento de granos de 25.000 qr. al tipo de 1/4 1/2. De Hampton Roads a Habana, se carga carbón 5.500 tons., embarque inmediato, a tipos relativamente mejores, de 1,25 dol.

Los mercados orientales no están muy animados, si se exceptúan las zonas arroceras; parece, sin embargo, que hay cierta animación entre los cargadores de legumbres soya; con todo, la situación presente es desfavorable y son muy inciertas las perspectivas inmediatas. Se fleta de Fremantle al Mediterráneo, R. U. y Continente, trigo en sacos, buque de 6.900 tons. para enero, al tipo de 24/6.

Estos días aparecen animados los mercados del Mar Negro de donde se fleta al Continente, buque 5.500 tons. granos, a 10/4 1/2.

CARBONES

En el mercado de Cardiff, como en el resto de la zona sudgalesa, las condiciones en general para la mayor parte de la quincena han sido relativamente mejores que en los días precedentes. Ha habido una mayor actividad y las variedades de cribados y menudos lavados llegaron, en ocasiones, a escasear. Parece que el año 1934 no termina bajo malos auspicios ni el nuevo comienza tampoco bajo signo desfavorable. Hay buena demanda para coques y aglomerados y falta, en cambio, para la madera de mina.

Para el sector de Swansea, cuentan en general las mismas condiciones a que nos referimos en el vecino Cardiff y son muy optimistas las impresiones para el nuevo año a la vista de una demanda que comenzó a sentirse muy pronto. La característica de esta última semana fué de irregularidad, aunque se sostienen favorablemente las cotizaciones, sobre todo de los tamaños mayores; asimismo galletillas, granzas y grancillas en casi todas sus variedades, mientras menudos ordinarios aparecen con exceso en el mercado.

Continúa manteniendo su buena posición anterior el mercado de Newcastle, sobre todo los días anteriores a las fiestas navideñas en que la demanda se aglomeró, llegando los embarques de carbón a exceder de 300.000 toneladas en tres semanas. Carbones de vapor, calidades superiores, se cotizan bien para entrega inmediata lo mismo que los menudos Tyne y Blyth. Variedades para gas, Tyne, superiores y medianos están bien situados para entrega inmediata y diferida; han llegado a escasear los tipos «bunkers» y de uso doméstico.

La posición del mercado de Glasgow no ha variado. Termina el año manteniendo Fife Lanarskshire sus buenas cotizaciones anteriores. Ofrece también una nota optimista el mercado doméstico, en todas las variedades.

UNA EXPEDICIÓN

En busca de un tesoro en el fondo del mar

El comandante Livingstone, inventor y especialista en salvamentos marítimos, dirige una expedición que ha partido para la costa venezolana en busca de un tesoro devorado por el mar, diez millones de dólares en barras y monedas de oro perdidos al hundirse varias embarcaciones españolas en tiempos napoleónicos.

Después de haber llegado a un acuerdo para repartirse el tesoro, entre el venezolano Omar Bricano, el Gobierno de Venezuela, la tripulación del barco de salvamento y el capitán Livingstone, la expedición salió de Norfolk recientemente con rumbo a aguas venezolanas, entre el cabo Codera y el golfo de Baria, donde se dice que se hundieron los barcos.

El buque de salvamento, de acero, va provisto de una cámara cinematográfica y poderosos reflectores para alumbrar el fondo del mar, un nuevo aparato para descubrir los restos de navíos y un «magnómetro» para localizar objetos de metal, aún estando bajo tierra.

Los barcos perdidos con el tesoro eran los galeones «San Pedro de Alcántara», que dicen llevaba una fortuna en barras y monedas de oro para los soldados españoles que luchaban contra Napoleón, y el «Santísima Concepción».

El capitán Livingstone ha descubierto un aparato para descender al fondo del mar, con el cual se facilitará el descubrimiento del tesoro.

El cinco por ciento del tesoro que se descubra irá a parar al Gobierno venezolano; otro

5 por 100 corresponderá a la tripulación del barco de salvamento, y el resto será dividido entre el capitán Livingstone y Bricano.

Para contribuir a los gastos de salvamento del tesoro se ha llegado a un acuerdo con la Compañía del Golfo e Indias Occidentales, negociantes en esponjas de Nueva York, según el cual esta casa comprará todas las esponjas que pueda pescar en las costas de Florida. Por lo tanto, antes de proceder a la busca del tesoro, los expedicionarios se dedicarán a la pesca de esponjas, para lo cual el jefe de la expedición ha inventado también una «nueva escafandra metálica» y una nueva máquina para coger esponjas. Confían en hacer un cargamento de unas diez mil a quince mil libras.

No es ésta la primera tentativa que se realiza para salvar tesoros escondidos en el fondo del mar. Se han hecho en diversas ocasiones intentos para rescatar del mar, el tesoro en lingotes, perlas, esmeraldas, diamantes, crucifijos y candelabros sagrados que se perdieron con el galeote español «Florencia», el más rico de la Armada española, que yace 346 años en el fondo de la bahía Tobermory.

También ha sido objeto de varios intentos el tesoro enterrado cerca de Hell Gate, en el río Este de Nueva York, al hundirse la fragata inglesa «Hussar» en noviembre de 1780, que según la tradición contenía un cargamento de oro de más de cinco millones de dólares

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

Los buques más viejos del mundo

CINCO SUPERVIVIENTES DE LA CARPINTERÍA DE RIBERA

El vapor «Edina», de 300 tons., pabellón australiano, está ocupando un lugar preeminente en los actos conmemorativos del Centenario de Victoria, en Melbourne. A él le ha cabido la distinción de ser el más viejo de los buques que portan la bandera británica hoy día y en vista de ello fué elegido para ponerse a la cabeza de la flotilla mercante que debía salir al encuentro del «Sussex», frente a la costa de Victoria, dándole escolta hasta que el buque de guerra entró en el puerto de Melbourne.

Aunque haya sido botado en 1853, el «Edina» presta todavía servicios entre Melbourne y Geelong, cuarenta millas distantes, y no cabe duda, a juzgar por su estado, que llegará a centenario. Hace 54 años que surca la misma ruta, pero en su juventud dió más de una vez la vuelta al mundo. A los doce meses de dejar las gradas, el «Edina» fué utilizado para servicios auxiliares médicos en la guerra de Crimea y también conoció algunas peligrosas peripecias de la guerra Civil yanqui, en 1861.

Más tarde fué a Australia, donde fué vendido en 13.500 £ a un armador de Melbourne. Era en los días de la fiebre del oro en Nueva Zelanda y el «Edina» se utilizó para el transporte «prospectors» a aquella isla. Eventualmente hizo un viaje a San Francisco.

Esta excursión de 12.000 millas fué su canto de cisne al Océano; cuando regresó fué para no volver a salir más de Port Philip Bay, donde se le utiliza actualmente.

Sin embargo, el «Edina» no es el buque

más viejo de su tipo; en el Lloyd Register hay otro que le llevan edad todavía. Es el «Hsin Tai», chino, que fué construido en San Petersburgo, en 1840, por un equipo de constructores ingleses. Hace solo doce meses que sufrió un reconocimiento en los diques secos de Shanghai y aunque hace 94 años que está en el agua, fué declarado «en perfectas condiciones para navegar», lo cual viene a ser un tributo de valía rendido a la ingeniería naval de Inglaterra. Y hasta hace poco existía otro buque de también respetable edad. Era éste el vapor «Villa Selgas» (antes «John Bowes») que pertenecía a una firma española y que ha naufragado recientemente.

Botado en los astilleros ribereños del Tyne, en 1852, el «John Bowes» fué el primero de los buques de su tipo que se destinó al transporte de carbones de Newcastle a Londres, un tráfico que se venía haciendo hasta entonces por cientos de pequeños bergantines. Cuando su propietario, Mr. Charles Palmer, anunció sus propósitos todo el mundo le auguró un resultado desastroso, se creyó que no sería capaz siquiera de cubrir los gastos de carboneras y que el experimento sería una ruina. El «John Bowes» comenzó brillantemente y antes de doce meses había en los astilleros del Tyne, otros buques de su tipo, para destinarlos a análoga finalidad.

Técnicamente, el «John Bowes» fué siempre un «steamer», pero en sus primeros tiempos tuvo una proa de «cliper» y aparejo de goleta de tres mástiles. Su velocidad máxima era de unos ocho nudos, pero la mejoró

después de 1864 en que fué equipado con máquinas de más potencia. Diez años después, se introdujeron en sus máquinas otras mejoras con instalación de una caldera nueva, privándole de un mastil. Hasta su desaparición, no fué objeto de más innovaciones.

VELEROS CENTENARIOS

Los más sobresalientes ejemplos de longevidad nos los suministran los veleros. Hay el caso del «Jane», botado en Cheshire en 1820. El «Seal», todavía más viejo, se botó en Southampton, en 1810. Hay otro de 144 años, el «Good Intent», que estaba en tan buen estado a los 129 años que llegó a venderse en una subasta en 200 libras; y el sueco «Emanuel», con 185 años de servicio en su haber.

Entre los «ocean-going» quedan solo dos supervivientes de los tiempos pre-Victorianos. El «Victory» que, por supuesto, no sale del dique seco y el «Success». El buque almirante de Nelson, es sobradamente conocido y bastará recordar que dejó las gradas de Chatham en 1765. El «Success» es probablemente desconocido hasta de nombre; fué construido allá por el año 1778 o 1779 en Mulheim (Indochina). Por su tonelaje, 530 tons. gruesas, era de los mayores buques del mundo y estaba construido enteramente de madera de teka.

Su carrera está llena de incidentes. En su casco se ven todavía las huellas de los proyectiles de los buques corsarios franceses, durante las guerras napoleónicas; en su palo mayor queda todavía la cicatriz de un obús del fuerte Willian de Calcuta, que hubo de dis-

parar contra el buque en una ocasión en que su tripulación se sublevó a bordo. De 1829 a 1854 el «Success» pasó por infinidad de vicisitudes; llevó mucho tiempo emigrantes de Londres a Australia, fué del Hougli al Tamesis; después de la Bahía Botánico a Hobart con presidiarios y luego sirvió a los aventureros que corrían en pos del oro de Inglaterra a Victoria. Volvió luego a conducir presos a los presidios insulares de Oceanía, «equipados con 70 celdas como ataúdes». Y llegó a convertirse en presidio flotante hasta que este régimen carcelario fué abolido. En 1890 lo transformaron en exposición flotante con un museo a bordo. De esta guisa vino a Londres en 1895, invirtiendo 165 días en la travesía. Ahora está en los Estados Unidos.

ANCIANIDADES VENERABLES

En 1688, Guillermo III y la Reina Mary vinieron a Inglaterra de los Países Bajos en un barco que tenía 100 años llamado «Betty Cairns». Por increíble que parezca estaba en magníficas condiciones de navegación, cuando zozobró, por una violenta tempestad, frente a Soth Shields, en 1827! Pero más asombroso todavía fué la prolongada vida de otro barco que se desguzó en Génova el año pasado. Llevaba el nombre de «Anita»; estaba hecho de madera de roble de un pie de grueso y era el velero más rápido que hubo surcado el Océano. ¿Qué clase de buque era el «Anita»? Era un «carrack» que databa nada menos que de los tiempos de la Reina Isabel.

Londres-Diciembre. J. THOMPSON.



SOCIEDAD ANONIMA DE
Motores Deutsche Werke
 Dirección: BARCELONA - Provenza, 314

Futuro de la industria del combustible

La demanda de los combustibles en nuestro mundo industrializado y mecanizado, es el mejor barómetro de la prosperidad. Las estadísticas señalan que la demanda de petróleos y carbones fue en 1934 la mejor desde que comenzó la crisis económica; pero lo más consolador es que todo hace suponer que la cifra del año próximo mejorará la de este año. Y es natural suponer que la demanda de estos productos producirá la elevación y mejoría de los precios. Nada hay que lamentar en esto último. La baratura, en sí misma, lograda a costa de la calidad del producto o de su mejor distribución, es una desventaja a la larga. La venta de un producto por debajo de su precio de coste, conducirá sin remedio al caos económico.

La mayor parte de los trastornos de la economía carbonera y la única razón de los métodos antieconómicos adoptados por muchos países para estimular sus exportaciones, son debidos al tipo depreciado a que han llegado los precios del carbón forzado por una concurrencia desordenada.

Los precios tienden naturalmente a descender a medida que el tráfico en general baja, pero han caído de manera desproporcionada al volumen de la demanda, debido a los expedientes desesperados a que la mayor parte de los países productores han apelado. Es difícil hallar la explicación de este esfuerzo baldío de exportar por exportar, perdiendo dinero, para luego resarcirse la diferencia con impuestos asfixiantes sobre el contribuyente que no ha tenido nada que ver con el desbarajuste.

La exportación carbonera de Inglaterra ha sufrido serios quebrantos en esta lucha de

precios. Los convenios comerciales con los países escandinavos han moderado en estas zonas los efectos de esta lucha. Algunos observadores hacen notar que sus efectos no han hecho más que desplazarse del mar del Norte al Mediterráneo, en donde sostenemos ahora una ruda y desfavorable competencia; que lo que hemos ganado en Suecia, en Noruega, etc., lo hemos perdido en Italia y en Grecia. Pero esto es muy difícil de puntualizar y lo cierto es que en los últimos diez meses, enero a octubre 1934, nuestras exportaciones exceden a las del mismo plazo del año anterior, en 800.000 tons., cuando los tratados referidos no se habían celebrado.

Hay quien opina que la exportación de carbones ingleses ha sido embarazada por las estipulaciones de la Ley de Minas y sus mínimos de precios. Las provisiones de esta Ley son efectivamente rígidas y esta falta de flexibilidad pudo haber significado en ocasiones un serio obstáculo a la libertad de tráfico. Pero está sin aclarar, si acaso la falta de esta disposición legal, no hubiera llevado a la realización de contratos y ventas a precios no remuneradores, por debajo del costo de producción. Es indudable que los negocios han de efectuarse no por sí mismos, por negociar o para evitar que otros negocien, sino para obtener de ellos un provecho; aunque es también cosa sabida, que un mercado que se pierde cuesta esfuerzos ímprobos reconquistarlo luego, si es que se consigue, por fin.

Los carbones ingleses son los mejores del mundo y esta es una indudable ventaja que prevalecerá sobre cualquier otra contingencia adversa a la hora en que el mundo recobre

su prosperidad. En la industria carbonera como en la industria naviera el tiempo lucha a nuestro lado y la ventaja final será para nosotros si sabemos aguardar vigilantes.

La industria minera ha sufrido también las consecuencias del desarrollo de la de combustibles líquidos; esto fué inevitable a partir de la guerra, aunque con respecto a los daños de esta competencia se ha exagerado bastante. La industria de los combustibles líquidos es la más moderna y ha sido orientada sabiamente; conquistó y luchó por el éxito que tiene merecido, y lo que es raro, sin ayuda oficial ninguna, al contrario de la mayor parte de las actividades industriales. Es indudable que existen entre la industria carbonera y la de los combustibles, afinidades cada vez más estrechas; merced al desarrollo de la ciencia llegará un día en que no se les considere por separado y sólo se vea en ellas una sola industria del combustible.

La organización de los combustibles líquidos ha sabido limitar acertadamente la competencia internacional y conseguir una cierta estabilidad en precios y en cifra productora. La futura «industria del combustible» seguirá, no hay duda, el mismo camino. El objetivo será incrementar el «combustible dual» en todos los usos de fuerza motriz, en el mar y en tierra, de tal forma que las existencias actua-

les se utilicen debidamente y sin dilapidaciones, sobre bases científicas y económicas.

En más de una ocasión, algunos de nuestros técnicos han abogado por esta innovación del «combustible dual» y del buque adecuado a la misma con maquinaria para este objeto, Diesel o vapor, para usos marítimos y terrestres. Recientemente, se ha empezado a considerar que el mundo está derrochando sus reservas de combustibles y que ello traerá a la larga un problema de incalculables consecuencias.

Inglaterra es una inmensa cuenca carbonífera y depende del exterior para su provisión de petróleos; pero contando, como cuenta, con una poderosa flota mercante para su transporte es indudable que la géneris natural de la industria del combustible dual a que nos venimos refiriendo ha de llevarse a cabo en nuestro país. Para conseguir este propósito y dar hácia su consecución el primer paso en firme, hay que ir a la construcción de un tipo de buque capaz de transportar el carbón fuera de Inglaterra y traer para ella el combustible líquido; he aquí un objetivo que arquitectos e ingenieros navales deben proponerse. ¿Es posible este tipo de buques? Nosotros insinuamos su necesidad.

L. D.

Londres, diciembre 1934.

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

UN BALANCE DEL AÑO 1934

El año 1934 toca a su fin y con este motivo nos proponemos analizar, aunque someramente, lo que dicho ejercicio ha sido para la industria pesquera española. Al no poder acudir a datos estadísticos, con los que pudiéramos citar y comparar cifras con años anteriores, vamos a hacer un breve comentario en líneas generales.

Bien es cierto que en poco espacio puede decirse cuál es el desenvolvimiento de dicha riqueza: difícil, francamente difícil; y dos datos son lo suficiente elocuentes para dejar patentizado lo poco tentador que debe resultar el negocio, como es el considerable porcentaje de flota pesquera amarrada, y que durante el año que ahora termina, apenas se han construido buques para dedicarlos a esta actividad, pues los pocos que se hicieron pueden contarse con los dedos de la mano.

La pesca es una industria que para su fácil y próspero desenvolvimiento ha de contar con determinados factores que otras actividades no precisan tener en cuenta. No basta aquí producir, o mejor dicho, extraer en cantidad y conseguido esto lograr las utilidades, sino que éstas dependen de los precios que se obtengan en venta, los cuales están sujetos a constantes y bruscas oscilaciones, que echan por tierra cualquier cálculo que se haga. Así ha sucedido este año cuantas veces abundó la pesca, en las que una esperanza de encontrar defensa se vió defraudada ante las cotizaciones irrisorias que tuvo la mercancía, principalmente por el valor fijado para la misma en los mercados del interior.

Mas no hemos de destacar aquí los problemas que tiene esta industria y la perentoria necesidad que hay de resolverlos para evitar que no tardando mucho tiempo llegue casi a desaparecer, a pesar del incremento adquirido; vamos solamente a resumir las campañas del año actual para que nuestros lectores puedan darse cuenta de lo que estas han sido.

La costera del invierno 1933 al 1934 se vió favorecida por abundantes capturas de besugo, en cantidad no registrada desde hacía muchos años. Esto significó para los armadores algún desahogo en su precaria situación y que se resarcieran, en parte, de los muchos quebrantos que venían sufriendo. Pero, sin embargo, la costera de este año presenta faceta bien distinta: la pesca, en general, es más bien escasa, el besugo apenas si se captura y otras especies, como la merluza, tampoco son abundantes; de este modo todos los meses se vienen cerrando con importantes pérdidas, que hacen insostenible la explotación del negocio.

Si la costera de verano hubiera sido buena, aún podría arrostrarse con cierta paciencia la de invierno; pero la temporada de Irlanda ha sido de las peores llevadas a efecto desde que la flota pesquera española acude allí. Pocas fueron las «mareas» que dieron rendimiento, pues si en algunas de éstas la cantidad de pesca capturada fué abundante, escasearon las buenas especies, como la merluza, y predominaron las de inferior calidad. La costera de Irlanda ha dejado de ser lo fructífera que años atrás era; aquellas «playas» vienen siendo muy trabajadas y la pesca se agota; es preciso que

la flota pesquera vaya pensando en acudir a otros parajes menos explotados si no quieren repetir el fracaso de este año; fracaso tan notable que muchos armadores dejaron de mandar allí sus buques en los primeros días de setiembre y algunos hasta en agosto, dedicándose al arrastre en las playas del litoral español, a pesar del poco fruto que aquí se obtenía.

Con alguna mejor suerte se desarrolló la costera del bonito; la campaña fué bastante buena y de larga duración, abundando en toda ella este rico pez. La generalidad de los barcos cerraron la campaña con utilidades importantes. Claro que los beneficios obtenidos por los armadores, se irán consumiendo en los meses de invierno para aquellos que pescan en pareja, puesto que la costera del arrastre se presenta nada optimista.

En resumen, la industria pesquera española en el año 1934, ha corrido semejante suerte que el anterior, por no decir peor.

La importancia que tiene esta actividad en España sorprenderá a todos aquellos que reparen en la misma. Son más de 1.000 embarcaciones las que actualmente existen dedicadas al arrastre de altura y gran altura con 25 mil 500 hombres que las tripulan. Y lo más lamentable es que debido a la poca atención que se le presta, no poniendo remedio a sus

problemas, quede estancado su desarrollo, si no desaparece lentamente, camino éste que lleva ahora. Una ayuda bien entendida y orientada a mayor facilidad y economía en los transportes; desaparición de contingentes impuestos por algunos países; regulación de los mercados y conquista de otros nuevos; que de una vez se resuelva el tan barajado asunto del cierre dominical de los mercados de Madrid y Barcelona, que tantos perjuicios ocasionan, etc., etc. La solución de estos y otros problemas más secundarios, serán lo suficiente para que la industria pesquera fuera más próspera que lo es en la actualidad.

Hemos dicho en un principio que no desatacáramos los problemas que tiene esta actividad, y sin embargo los hemos expuesto por creerlo indispensable para hacer ver que la industria pesquera si no goza de mayor prosperidad, ya que aún tiene mucho campo para su desarrollo, es por los serios problemas planteados y la indiferencia de los Poderes en resolverlos. Si en este sentido se hace labor, como parece que se intenta, por medio de este proyecto de Ley de Pesca Marítima mejores días esperan a esta actividad; de otro modo, los balances de cada año serán aún peores que el del presente, nada satisfactorio, por cierto.

PISCIS.

TELÉFONO: 14049

Dir. tel.: GONQUICIA

GONZÁLEZ Y OLABARRI

Gran Vía, 37

BILBAO

Apartado 190

Lubrificantes "THE SUN"
Importación directa



EXTRACTOS LUBRIFICANTES
"CALYPSOL"

NEUMATICOS DE TODAS MARGAS

SUMINISTROS INDUSTRIALES

DELEGACIONES

MADRID: Clemente Lucas Goñi. Calle de Lope de Rueda, 24, 3.º Teléfono 60862. VIGO: I. Andrade. República, 2.
BURGOS: Julián Hernando. Cid, 7. Tel. 675 X. ZÁRAGOZA: Saturnino Martínez. San Miguel, 7, pral. Teléfono 5795.

EL TRAFICO PESQUERO

ESCOBIO, EN CANARIAS

El Puerto de la Luz está llamado a ser, además de lo que es, el centro del tráfico pesquero del Sahara.

Así lo entendieron los armadores y sin menoscabo de Arrecife, Puerto Cobros y Santa Cruz de Tenerife, convergen sus flotas en Las Palmas.

Las factorías de atún, negocio más lucrativo hoy que la misma pesca de este escombro, van aumentando en la Gran Canaria.

Se han establecido varias, pero entre ellas la de un gijonés que ensancha el negocio con un nuevo y grande edificio próximo al en que fabrica sus productos actualmente, dando relieve extraordinario a los negocios de la isla. Me refiero a don Gumersindo Escobio, persona muy respetable, y muy querida de todos que además de fabricar los pescados que su numerosa flota le captura, transformará los que compre en conservas, aceites y abono en la nueva fábrica.

He visitado el edificio que resultará tan adecuado, casi sobre la mar en la Isleta, como perfecto: hasta poseerá grandes cámaras frigoríficas.

En su día nos ocuparemos de este como de otros que se instalan en la Gran Canaria.

Don Antonio Escobio, con su competencia singular y amabilidad sin límites nos dió toda clase de detalles de lo que serán el año venidero sus fábricas y flota pesquera moderna. Joven, acometedor, con afición, medios y actividad necesarios, en 1935 va a dar (lo recordaremos, tómese buena nota) una lección de todo ello, llevando sus barcos a pesquerías en las que ha de triunfar y para las que se prepara debidamente. Que es precisamente lo que hace falta: abrir nuevos horizontes y disponer de material y competencia para ello.

Y, cuando la campaña de 1935 termine, si tenemos vida, volveremos la vista y reproduciremos lo que sobre las iniciativas de don Antonio Escobio predecimos.

Hacen falta muchos hombres así.

Y conste que ni lo escribimos como reclame, ni cobramos por esto, ni hay otra cosa que la sincera y espontánea exposición de una labor persistente, activa y conocedora de causa que nos satisface por lo pertinente, por lo patriótica y por la evolución y prosperidad con que los gijoneses trabajan progresivamente, utilizando todos los elementos modernos.

CAPITÁN MIGUEL MORALES ALMIÑANA.



LA CONSTRUCTORA GUIPUZCOANA S. A.

Pasajes de San Pedro

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE
BUQUES, MAQUINAS Y CALDERAS

PROYECTOS Y PRESUPUESTOS
GRATUITOS

Baquera, Kusche & Martín, S. A.

(Casa fundada en 1847)

Consignatarios de Buques - Agentes de Aduanas y Transitarios

Casa central en Málaga - Sucursales en:

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

Dirección { telegráfica } BAKUMAR
 { telefónica }

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:

MADR D
Alcalá, 55-Apartado 529.

GIJÓN
Apartado 51.

LA FELGUERA
(Asturias).

Telegramas - Telefonemas:

Duro

Duro

Duro-Sama



SECCIÓN DE PESCA



MUY BUENOS PRECIOS

En la pasada quincena se ha registrado una nota favorable para la pesca, no por la importancia de las caladas, que fueron semejantes a otras ocasiones, sino por los buenos precios que rigieron con motivo de las fiestas de Navidad, añadiendo a esto la escasez de pescados. De este modo, el besugo llegó a pagarse hasta a 4,60 pesetas el kilo y la merluza superó las 5 pesetas en varias ocasiones. Los «gallos», de los que hubo en alguna cantidad, también tuvieron cotizaciones excelentes.

Apareció el pancho de tamaño pequeño; pero tuvo poca aceptación. La pescadilla fué

más escasa que la anterior quincena. Se pesca poca palometa. Continúan las «mareas» en gran cantidad de «matutes».

Sólo dos buenas caladas de besugo se trajeron a este puerto en la segunda mitad de diciembre que, favorecidas por los buenos precios, fueron de gran rendimiento.

Todas las parejas han trabajado en las playas de este litoral en el período a que nos referimos, y han sido las pequeñas quienes mejores resultados obtuvieron. Desde luego, la quincena pasada fué buena para todos por los buenos precios que tuvo la pesca, que desgraciadamente tardarán mucho tiempo en repetirse.

Promedio de precios en las ventas de pescado en la Rula de Gijón, desde el 11 al 24 de Diciembre de 1934

CLASE DE PESCAO	11	12	13	14	15	17	18	19	20	21	22	24
Merluza.....	3,49	3,39	3,50	3,39	4,07	3,84	4,74	5,—	5,70	5,18	5,—	4,85
Pescadilla. ...	1,—	1,40	1,12	1,36	1,90	1,08	1,34	2,06	2,02	1,39	1,30	1,40
Besugo.....	2,19	2,09	2,43	2,59	»	2,59	2,60	3,40	3,49	3,64	4,50	2,25
Panchos.....	1,53	1,21	1,52	1,54	»	1,27	1,38	2,17	2,19	1,65	2,50	1,10
Gallos.....	1,29	1,22	1,35	1,38	»	1,35	1,44	1,91	1,72	1,45	1,32	1,21
Congrio.....	1,89	1,80	2,—	2,—	2,57	2,—	2,30	»	2,50	2,34	2,20	2,—
Congria.....	1,28	1,50	1,34	1,76	»	1,56	»	»	2,—	1,88	1,72	1,60
Barbadas....	0,65	»	0,67	0,80	»	0,62	0,95	»	»	»	0,82	0,85
Abadejo.....	1,50	1,50	»	1,48	»	1,68	1,69	»	»	»	2,40	»
Reyes.....	1,18	»	»	»	»	»	»	»	»	1,38	1,12	»
Matute.....	0,35	0,28	0,40	0,30	0,69	0,37	0,50	0,57	0,50	0,41	0,36	0,38
Pelao.....	0,42	0,50	0,40	0,30	0,59	0,41	0,58	0,64	0,58	0,37	0,30	0,40
Potas.....	0,72	0,63	0,70	0,73	»	0,69	0,80	»	»	0,62	0,74	0,70
Calamares....	1,32	2,16	2,12	»	»	1,81	2,39	2,57	2,35	2,24	»	2,10
Almejas.....	0,84	0,82	1,05	0,90	0,87	0,87	1,10	1,04	1,50	1,34	1,10	0,98
Sardinas....	0,68	»	»	»	»	»	»	»	»	0,41	0,80	0,75
Salmonetes...	»	3,—	3,09	»	»	3,18	3,29	»	4,—	3,39	2,90	2,67
Chicharros...	»	0,41	0,42	0,29	»	0,40	0,50	»	0,41	»	0,40	»
Mero.....	»	»	»	»	»	3,—	3,—	»	»	»	»	»
Palometas....	»	»	»	»	»	»	0,80	»	»	0,78	0,68	0,64

SOCIEDAD ANONIMA DE
Motores DEUTSCHE WERKE

Dirección: BARCELONA - Provenza, 314

Movimiento habido en los turnos para la carga de carbón

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====				
5 Dicbre.	15 Dicbre.	Vicen.	6.500	Barcelona.
19 íd.	21 íd.	Jesús Antonio	1.500	Motril.
19 íd.	cargando	Ulía	4.000	Alicante.
19 íd.	esperando	V. Ruiz Senén	5.750	Barcelona.
21 íd.	»	Villamanrique	2.400	Valicarca.
22 íd.	»	Erandio	4.500	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
5 Dicbre.	12 Dicbre.	Sama.	1.000	Bilbao.
11 íd.	cargando	Mina Piquero.	5.200	Barcelona.
21 íd.	esperando	Maruja y Aurora.	7.000	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
26 Nobre.	11 Dicbre.	Genoveva Fierro	1.300	Barcelona.
12 Dicbre.	cargando	Ntra. Sra. del Carmen	5.500	Id.
23 íd.	esperando	Mina Carrio	3.800	Valencia.
24 íd.	»	Sotón.	1.300	Cartagena.
24 íd.	»	Caruso	1.500	Sevilla.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
27 Nobre.	13 Dicbre.	Alejandro 2	460	San Sebastián.
30 íd.	14 íd.	San Ireneo	600	Id.
30 íd.	17 íd.	Juan Artaza	580	Pasajes.
30 íd.	18 íd.	José María	500	Id.
1 Dicbre.	20 íd.	Hernani	420	San Sebastián.
1 íd.	21 íd.	Ruda.	480	Id.
22 íd.	esperando	Alejandro 2	410	Bilbao.
22 íd.	»	Iturri-Ripa	380	Zumaya.
22 íd.	»	San Ireneo	600	Vigo.

GIJON

...
 r estos puertos desde el 10 al 25 de Diciembre de 1934

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
12 Dicbre.	cargando	Víctor de Chávarri	4.600	Tarragona.
13 id.	17 Dicbre.	Llodio	900	Bilbao.
21 id.	esperando	Sama.	660	Bilbao.
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
14 Nobre.	17 Dicbre.	Vicen	1.200	Barcelona.
23 id.	17 id.	Euzkera	2.800	Id.
10 Dicbre.	17 id.	Zuloaga	214	Pasajes.
11 id.	esperando	Numa	4.300	Barcelona.
17 id.	20 Dicbre.	Astillero	500	Corcubión.
19 id.	esperando	Amelia	150	Coruña.
21 id.	22 Dicbre.	Llodio	900	Bilbao.
21 id.	esperando	Sama	340	Id.
22 id.	»	Mieres	4.300	Barcelona.
22 id.	21 Dicbre.	Sancho Panza	220	Pasajes.
22 id.	esperando	Melchuca.	100	Vegadeo.
24 id.	»	Sotón	600	Cartagena
===== GIJON - DARSENA. — F. C. DE LANGREO =====				
26 Nobre.	11 Dicbre.	Galicia	320	Vigo.
1 Dicbre.	esperando	Monte Faro	180	Bilbao.
1 id.	»	Manuel	240	Coruña.
7 id.	»	Gaviota	300	Bilbao.
12 id.	17 Dicbre.	Aller	200	Id.
21 id.	esperando	Carmen	230	Santander.
23 id.	»	Mina Sorriego	160	Id.
22 id.	»	Víctor	115	Santander.
24 id.	»	Rosita	140	Lequeitio.

A V I L E S

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

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
2.^a decena de Diciembre.				
9 Dicbre.	11 Dicbre.	Aller	12	Gijón.
8 id.	11 id.	Arnao	86	Requejada.
8 id.	12 id.	Asturias	2	Luarca.
7 id.	12 id.	Inogedo	15	Requejada.
7 id.	14 id.	Briquetas Zorroza	2 211	Bilbao.
9 id.	17 id.	Lolina	399	Zumaya.
17 id.	18 id.	México	33	Navia.
18 id.	18 id.	Luis Vives	3	Coruña.
TOTAL...			2 761	

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 ferretería naval, de la casa "Gotscher & 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 Diciembre de 1934

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
		No se efectuaron embarques de carbón durante la segunda decena de Diciembre.		

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 Diciembre de 1934

		1. ^a DECENA	2. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.	Turno 1. ^o	1.827,17	2.540,00
	Id. 2. ^o	1.360,00	2.102,61
	Id. 3. ^o	3.710,58	1.352,06
	Id. 4. ^o	627,71	2.432,56
	Grúas chicas.....	333,86	407,33
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.	Cargaderos.....	8.150,31	2.202,54
	Grúas chicas.....	1.776,45	1.092,20
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.	Cargaderos.....	1.118,80	247,97
	Muelles.....	415,00	330,00
Totales en las dos decenas.....		19.819,88	12.707,27
AVILÉS		7.326,00	2.761,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA		8.316,00	No hubo

CEMENTOS FRADERA, S.A.

PORTLAND ARTIFICIAL LANDFORT



LANDFORT
VALCARGA

DESPACHO:

RONDA DE LA UNIVERSIDAD, 31

BARCELONA

Teléfono n.º 13067

DIRECCIÓN TELEGRAFICA: "LANDFORT"



INFORMACIONES VARIAS



COMPRA-VENTA DE BUQUES

— Vapor «Harcourt», casco de acero, de 1.523 toneladas de registro bruto; de carga, 2.400 tons. Eslora, 245,5 pies ingleses; manga, 37,9 íd; puntal 17,2 íd. Construído en el año 1925. Vendido por Harrison's, de Londres, a los Sres. Artaza y Compañía, de Pasajes.

Este buque reemplazará al vapor «Lolita A», perdido por niebla en el pasado mes de noviembre. Se llamará «Lolita Artaza». Sus nuevos armadores destinarán también este buque al transporte de carbones desde puertos ingleses a sus depósitos de Pasajes.

— Vapor «Reocín», casco de acero, de 298 tons. de registro bruto y 148 netas; construído en el año 1873. Vendido por la Sra. Viuda de José Díaz Laguillo, de Requejada, a D. Joaquín Velasco, de Gijón. Este buque será denominado «Mina Coto».

BUQUES QUE CAMBIAN DE NOMBRE

Recientemente han sido cambiados de nombre los siguientes vapores:

NOMBRE ANTERIOR	NOMBRE ACTUAL
Vicen.....	«Ciaño».
«Elgueta».....	«Mary Begoña».
«Ciaño».....	«Axpe».
«Peña Rocías»....	«Briquetas-Zorroza»

DIMISIÓN Y NOMBRAMIENTO

En la «Gaceta» del día 22 de Diciembre último se ha publicado un decreto admitiendo a D. Mario Arozena y Arozena la dimisión del cargo de subsecretario de la Marina Civil, y otro decreto nombrando para sustituirlo a D. Rubens Marichal y López.

Deseamos muchas prosperidades al nuevo subsecretario en su nuevo cargo.

EL COMERCIO EXTERIOR

DE CARBONES INGLESES

El movimiento de exportación carbonera en Inglaterra referido al pasado mes de octubre, ha sido el siguiente, según los datos mensuales últimamente publicados:

	Octubre 1934 Toneladas	Octubre 1933 Toneladas
Carbones.....	3.630.411	3.524.926
Coques.....	207.820	241.755
Manufacturados.....	54.908	70.390
TOTALES.....	3.893.139	3.867.061
Precio medio del carbón exportado por ton....	17/—	16/4

Las cifras correspondientes a España, se descomponen en la siguiente forma:

	Octubre 1934 Toneladas	10 meses 1934 Toneladas
España.....	117.181	957.314
Islas Canarias.....	20.782	164.078
Puertos españoles N. de Africa.....	16.449	138.198

EL TONELAJE TANKER DE 1914 A 1934

Sir Basil Kemball, especialista en estas cuestiones, da a la publicidad en uno de sus últimos trabajos, las cifras relativas al crecimiento de esta forma de tonelaje, a partir de la Gran Guerra. El tonelaje tanque ha experimentado desde entonces un notable desarrollo. Algunas cifras relativas a los «ocean going» tankers, es decir, a los de más de 3.000 toneladas, son particularmente interesantes. En

Junio de 1914 las doce primeras potencias marítimas poseían en total 174 buques tank, por 830,737 toneladas, con arreglo a estas cifras integrantes: Reino Unido, 104 buques y 500.901 toneladas; Alemania, 30 buques y 147.253 tons.; Estados Unidos, 24 buques y 110.260 tons.

En Junio de 1934 esta flota tank había aumentado hasta 1.042 buques con 7.185,279 tons., lo que representa un aumento de 764 % Los tres países que marchan hoy a la cabeza son los E. U. con 335 buques y 2.364.000 tons.; el Reino Unido, después, con 302 buques y 2.057.822 tons.; en tercer lugar, Noruega con 211 buques, por 1.511,217 toneladas.

El tonelaje medio de estas unidades ha crecido considerablemente también en estos últimos veinte años. En 1914 era de 4.774 tons. gruesas y en 1934 es de 6.814.

Es una circunstancia evidente que el progreso de la industria de los combustibles líquidos y la creciente demanda de éstos en un mundo mecanizado e industrializado, mucho más, naturalmente, que hace veinte años, no ha tenido sino muy débil efecto al enjugar el tonelaje tramps en exceso. Un cálculo somero nos demuestra que por cada tres toneladas

peso muerto necesarias para la provisión de carbón del mundo, en 1914, solo se necesitan hoy $1\frac{3}{4}$ de tonelada.

TONELAJE NORUEGO AMARRADO.

Debido principalmente al hecho de que nada menos que 11 tankers fueron recomisionados durante el mes de noviembre, ha habido una reducción de 108.875 tons., peso muerto, en el volumen del tonelaje noruego amarrado en ese mes. Los amarrados en 1.º de diciembre eran 55 buques, por 200.765 tons. Un mes antes eran respectivamente 69 y 300.640. Entre los buques amarrados en 1.º de diciembre figuraban 10 tankers de 92.890 tons., peso muerto, y un mes antes eran éstos 21 y 199.023 tons. Hubo, pues, una reducción de 106.133 tons. en el tonelaje tanker y 2.742 tons. de reducción en las otras clases. El tonelaje medio de los buques amarrados era de 3.650 tons. en 1.º de diciembre y de 4.488 en 1.º de noviembre. Los buques paralizados representan un 3,8 por 100 de la flota noruega dedicada al comercio exterior; este porcentaje era de 5,8 por 100 en el mes anterior.

El tonelaje amarrado en abril de 1933 llegó a 1.600.000 toneladas.

Agencia en Guipúzcoa
Sociedad Hullera Española
 Jorge de Satrústegui  Pi y Margall, n.º 1 - San Sebastián

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



DESESTIMANDO UNA SOLICITUD PARA
CONSIDERAR EL VAPOR «DELFINA»
COMO DE CONSTRUCCIÓN NACIONAL

Ilmo. Sr.: Visto el expediente incoado con motivo de instancia presentada por don Fernando Sáinz de Inchausti, solicitando para el buque de su propiedad llamado «Delfina», la consideración de construcción nacional, por creerlo comprendido, en virtud de obras efectuadas en el mismo, en la causa de excusa que señala el apartado d) del Decreto-ley de 21 de Agosto de 1925, modificado y ampliado por el de 16 de Abril de 1927, y a su vez reformado por el de 19 de Junio del año actual,

Este Ministerio, de acuerdo con el dictamen emitido por la Comisión especial de protección a la Marina mercante del Consejo Superior de Servicios marítimos y lo informado por la Inspección general de Navegación, ha dispuesto sea desestimado lo solicitado por D. Fernando Sáinz de Inchausti, toda vez que, con arreglo a lo establecido por el Decreto de 19 de Junio último, que no desvirtúa ni modifica la legislación anterior en la materia a que se refiere, no puede acogerse a esta clase de excusa, ya que su precitado vapor «Delfina» excedía de los diez años de vida cuando solicitó para el mismo los beneficios que fijan las anteriormente citadas disposiciones.

Madrid, 18 de Diciembre de 1934.

DESESTIMANDO UNA SOLICITUD PARA
CONSIDERAR EL VAPOR «SENDEJA»
COMO DE CONSTRUCCIÓN NACIONAL

Ilmo. Sr.: Visto el expediente incoado con motivo de instancia presentada por don José Agustín Mutiozabal y Mendieta, solici-

tando para el buque de su propiedad llamado «Sendaja», la consideración de construcción nacional, por creerlo comprendido, en virtud de obras efectuadas en el mismo, en la causa de excusa que señala el apartado d) del Decreto-ley de 21 de Agosto de 1925, modificado y ampliado por el de 16 de Abril de 1927, y a su vez reformado por el de 19 de Junio del año actual,

Este Ministerio, de acuerdo con el dictamen emitido por la Comisión especial de protección a la Marina mercante del Consejo Superior de Servicios marítimos, y lo informado por la Inspección general de Navegación, ha dispuesto sea desestimado lo solicitado por D. José Agustín Mutiozabal y Mendieta, toda vez que, con arreglo a lo establecido por el Decreto de 19 de Junio último, que no desvirtúa ni modifica la legislación anterior en la materia a que se refiere, no puede acogerse a esta clase de excusa, ya que su precitado vapor «Sendaja» excedía de los diez años de vida cuando solicitó para el mismo los beneficios que fijan las anteriormente citadas disposiciones.

Madrid, 18 de Diciembre de 1934.

DISPONIENDO QUE A LOS PEN-
SIONISTAS Y JUBILADOS DE LA
TRASATLANTICA SE LES ABO-
NEN 18 MENSUALIDADES :—:

Artículo 1.º El Ministro de Industria y Comercio queda autorizado para disponer que a los pensionistas y jubilados de la Compañía Trasatlántica, que lo eran con arreglo a las normas que para ello tenía establecidas dicha Empresa, o que tuviesen pendientes de reconocimiento este derecho en 1.º de junio de 1932, se les abone el importe de 18 mensualidades de su pensión o jubilación, excepto

los que hayan percibido indemnización por despido.

Art. 2.º Las cantidades máximas abonables por los conceptos de pensión o jubilación serán respectivamente, a razón de 2.100 y 5.040 pesetas por año.

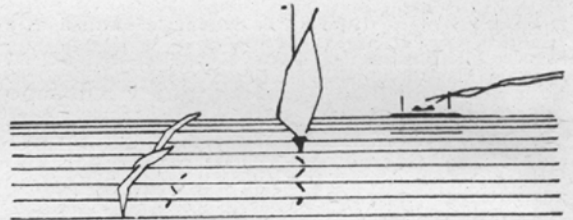
Art. 3.º El pago del anticipo del importe de 18 mensualidades, a que se refieren los artículos anteriores, se hará con cargo a la suma del 4 por 100 de la subvención que con destino al sostenimiento de las Instituciones benéficas del personal náutico ha debido depositar la Compañía Trasatlántica desde el día 1.º de marzo hasta el 30 de noviembre del año en curso, y en lo que dichas anualidades no alcancen para cubrir el importe de este anticipo, con cargo al sobrante de la suma consignada en el presupuesto de la Subsecretaría de la Marina civil para el sostenimiento de las comunicaciones trasoceanicas, de cuyo sobrante podrá disponerse para este fin hasta un máximo de dos millones de pesetas.

Art. 4.º El anticipo de referencia estará sujeto a tributación por timbre y utilidades.

Art. 5.º El Estado se reintegrará de este anticipo sobre los bienes o recursos de la Compañía Trasatlántica, y una vez firme la liquidación de cuentas con dicha Empresa, el Gobierno podrá señalar los que queden afectos a esta obligación, salvo los derechos que se reconozcan a la Compañía.

Art. 6.º Se autoriza al Ministro de Industria y Comercio a dictar las disposiciones necesarias para la ejecución de la presente Ley.

Madrid, veintisiete de diciembre de mil novecientos treinta y cuatro.



CORDELERIAS REUNIDAS, S.A.

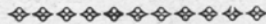
Marqués de Valdeiglesias, 5, 2.º
Apartado 375
Teléfono 92930

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.

SANCHEZ RUIZ & FERRER

SEGUROS Y REASEGUROS

FLETAMENTOS :-: COMPRA-VENTA DE BUQUES

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

CLAVES { A. B. C. 5.^a EDICIÓN
PARTICULAR

MADRID

Peligros, 9

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

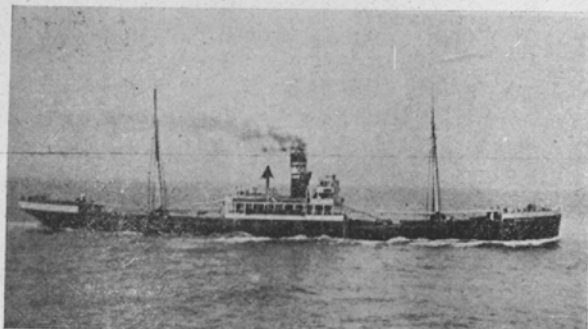
Esta Compañía tiene a su cargo las estaciones de la casi totalidad de los buques españoles de pasaje, carga y pesca, y posee la exclusiva en España para la explotación de dichos aparatos

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**



JOAQUIN VELASCO

LANGREO, 2

GIJÓN

**MINAS DE COTO DEL MUSEL
CARBONES PARA GAS**

VAPORES:



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

DOMINGO MUMBRÚ

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS
BARCELONA

Telegramas } DOBRÚ
Telefonemas }

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

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 TALLERES MECÁNICOS

GARCIA Y CANGA (LTDA.)

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

GIJÓN

CONSTRUCCIONES METÁLICAS

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

Construcción y reparación de toda clase de Máquinas y Calderas

FUNDICIÓN de METALES

GUARDACABOS de TODAS las MEDIDAS

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, Marmorah, 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 ptas.

PEDRO PRENDES

ALMACENES DE MADERAS

DE TODAS CLASES

IMPORTACIÓN DIRECTA

GIJON

ALMACENES Y TALLERES MECANICOS

DE ASERRAR Y MACHIHEMBRAR

CALLE MARIANO POLA, 8 Y 10

TELÉFONO 31-28

Telegramas PRENDES

HIJOS DE CLAUDIO ALVAREZ
EFECTOS NAVALES

Materiales de Construcción

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



La Unión y El Fénix Español

(Compañía de Seguros)

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

Representantes en Gijón (Asturias):

LUIS DEL CAMPO VALDÉS-HEVIA ✦ CLAUDIO FERNANDEZ y FERNANDEZ
COMISARIATO DE AVERIAS

Oficina: Libertad, 49 ✦

Teléfono 2938 ✦

Particular 1496

ÁNGEL ALVAREZ, S. en C. - Avilés

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

GRANDES ALMACENES DE SAL

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

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

VAPORES:	Aida	350 Tons.
Caruso . . .	Margarita.	270 "
Lolina . . .	Africana.	150 "
	1,350 Tons.	
	400 "	

ELECTRO-SOLDADORA ASTURIANA

Director: D. PEDRO SABANDO

SOLDADURA ELÉCTRICA

Realiza rápida y económicamente las más difíciles re-
paraciones 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 GUBRIFICANTES

ACEITES, GRASAS Y EFECTOS NAVALES IMPORTACIÓN DIRECTA

DEPOSITO PARA ASTURIAS

Vda. de DIEGO MURILLO

Pedro Duro, 2 y Muelle de Fomento **G I J 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 mis-
mos. — Reparaciones en general. — Talle-
res mecánicos. — Calderería. — Forja y
Fundición.

COMPañIA EUSKALDUNA

DE CONSTRUCCION Y REPARACION DE BUQUES

BILBAO

ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE CONSTRUCCIONES NAVALES

Buques de vapor y motor, mixtos o de carga, petroleros, pesqueros, remolcadores, ganguiles, dragas, chupones, cabrias, barcasas, 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-
natarío 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

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 espe-

ciales 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:
Bañez de Bilbao. B
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