



AÑO III | GIJÓN 1.º DE DICIEMBRE DE 1932 | NÚM. 51

# GUMERSINDO JUNQUERA

## GIJÓN-MUSEL

Armador - Consignatario de Buques  
Carbones - Fletamentos



TELÉFONO 17-00  
APARTADO 176

VAPORES	
LUIS ADARO.....	3.400 Tons.
MARIA ADARO....	3.650 »
GUMERSINDO JUNQUERA.	5.800 »
MARUJA Y AURORA.....	6.850 »

TELEGRAMAS:  
**JUNSECA**  
**GIJON**

Suministro rápido de carbones a precios reducidos, para los puertos  
===== de Gijón, Musel, Avilés y San Esteban de Pravia =====

Anuncios

# LUBRIFICANTES **OLGOMTRA**

ESPECIAGES PARA AUTOMÓVILES, MÁQUINAS  
MARINAS Y MAQUINARIA EN GENERAL

Oficinas: Marqués de Santa Cruz, número. 6 - Teléfono 3257

Almacenes: P. Progreso, núm. 3 - Teléfono 4088

**OVIEDO**

Emulsiones  
de Asfalto

## FLINTKOTE

Para usos  
industriales

PINTURA ANTICORROSIVA PARA PROTECCIÓN TOTAL Y PERMANENTE DE TODA CLASE DE METALES  
CONSERVACIÓN DE CUBIERTAS DE HIERRO Y MADERA DE BUQUES, MAMPAROS, BODEGAS, ETC., ETC.  
PROTECCIÓN DE REVESTIMIENTOS DE CALDERAS Y DE NEVERAS  
CONSERVACIÓN E IMPERMEABILIZACIÓN DE TEJADOS Y TERRAZAS  
SUPRESIÓN DE LAS CÁMARAS DE AIRE

**SOCIEDAD PETROLÍFERA ESPAÑOLA.- MADRID**

AGENTE-DEPOSITARIO PARA ASTURIAS Y LEÓN:

Correo: Apartado 90  
TELÉFONO 24-00

### A. PAQUET

Telegramas } PAQUET  
Telefonemas }

CONSIGNATARIO DE BUQUES

Muelle, 2, 4 y 6. - GIJÓN

AGENCIA DE ADUANAS

# DOMINGO MUMBRU

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS  
**BARCELONA**

Telegramas } DOBRÚ  
Telefonemas }

VIA LAYETANA, n.º 12 - 1.º  
Teléfonos núms. 13228 y 13327

## "ASTURIAS MARÍTIMA"

### TARIFA DE ANUNCIOS POR INSERCIÓN

Cubierta exterior ..	{	Plana completa. 60 ptas.		1/8 de plana.... 150 ptas. al año (sin descuento)
		Media plana.... 35 id.		
		Cuarto plana... 20 id.		
Cubierta interior...	{	Plana completa. 50 ptas.		Descuentos. { Contratos por un semestre . 10 % Contratos por un año ..... 25 %
		Media plana .... 30 id.		
		Cuarto plana. . . 15 id.		
Demás hojas.....	{	Plana completa. 40 ptas.		Los anuncios en texto no tienen descuento.
		Media plana .... 22 id.		
		Cuarto plana ... 12 id.		
				Suscripción por un año a la Revista... 25 ptas.
				Id. por un semestre..... 13 id.
				Los anunciantes recibirán la Revista gratis.



## SUAREZ Y C.<sup>IA</sup> S. A.

Depósitos flotantes y terrestres de Carbón y Gas-Oil

Importación y venta de Sal

CASA CENTRAL: VIGO - Teléfono 1466

SUCURSALES en MARIN, VILLAGARCIA y SANTIAGO

Tele <sup>gramas</sup> <sub>fonemas</sub> } SUARECES

## José Pérez Fernández

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

Teléfono núm. 39

Apartado núm. 20

Telefonemas: PEREZ FERNANDEZ

Villagarcía de Arosa

Telegramas: PEFFERNANDEZ

(PONTEVEDRA)

## RAMON MOLINA RODRIGUEZ

LA CORUÑA

Agencia de Aduanas - Comisiones  
Consignaciones - Tránsitos - Seguros

Teléfono 2.615

Telegramas: NALIMOR

Códigos { A. B. C., 5.<sup>a</sup> Edición  
A. B. C., 6.<sup>a</sup> »

Feijóo, 4

SCOTT'S CODE 10 TH.

Teléfonos 30900, 30908 y 30909

Dirección { Telegráfica  
Telefónica

Ferrer-Grao  
Peset-Madrid  
Peset-Tarragona  
Suñer-Sete  
Suñer-Burdeos

## FERRER PESET, S. A.

NAVIEROS - CONSIGNATARIOS - AGENTES DE ADUANAS

Agentes de la Compañía Naviera SOTA Y AZNAR, de Bilbao

SUCURSALES: MADRID, Nicolás María Rivero, 4 y 6 — TARRAGONA, Rebolledo, 19

Casa en Sete (Francia) Ferrer Peset & Viguier, 10, Quai de Bosc

Casa en Burdeos (Francia) Ferrer Peset y & Viguier, 72, Cours de L'Intendance

GRAO - VALENCIA, MUELLE, 10 Y 11

## HIJOS DE ARRARTE, S. L.

SANTANDER

EFFECTOS NAVALES

FABRICA MECANICA DE CORDELERIA

Méndez Núñez, 6 - Teléfono 1280

Apartado núm. 4

Telegramas } Arrarte  
Telefonemas }



# "EL ÁNCORA"

## EFFECTOS NAVALES

Amiantos - Gomas - Empaquetaduras - Cables de acero - Estachas - Calabrotes  
ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

**GIJÓN**  
MUELLE, 30

**TELÉFONO 31-38**  
Direc. Telg.: **ÁNCORA**

### Cecilio Letamendia

CONSIGNATARIO DE BUQUES  
AGENTE DE ADUANA

AGENTE DE VAPORES COSTEROS, S. A. - BILBAO  
SEGUROS MARÍTIMOS :: CARBONES

Dirección telegráfica y telefónica: **CELE**  
Teléfono núm. 5.226  
**PASAJES (Guipúzcoa)**

### "GA NAVAG"

ALMACEN DE EFFECTOS NAVALES

### AGONSO PUERTA

CORDELERÍA. APAREJOS DE TODAS  
CLASES. CABLES DE ALAMBRE. CO-  
TÓN Y EMPAQUETADURAS. ACEITES  
Y GRASAS PARA PINTURAS. ESMAL-  
TES. BARNICES DE TODAS CLASES.  
CADENAS. GRILLETES. TENSORES.  
GUARDA-CABOS. POLEAS

Felipe Menéndez, 6

GIJÓN

## García Fernández y C.<sup>ía</sup>

◆ AVILÉS ◆

GRANDES ALMACENES DE FERRETERÍA

**MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN - EFFECTOS NAVALES**

*Ventas al detalle: Galán y Garcia Hernández, 41*

*Ventas al por mayor: Estación, 17 al 23*

**Teléfono 46**

**Apartado 20**

### ELECTRO-MECANICA GIJONESA VIUDA DE JUAN RAMON

CONSTRUCCIONES ELÉCTRICAS  
INSTALACIONES DE BUQUES

Travesía de los Campos, n.º 4

Teléfono núm. 24-14

**GIJÓN**

### CABO DE PEÑAS, S. A

Fábrica de Conservas de Pescados

**LUANCO**

(ASTURIAS)

Telegráfica: PEÑAS :-: Teléfono n.º 2

# ELECTRO-SOLDADORA ASTURIANA

Director: D. PEDRO SABANDO

## SOLDADURA ELÉCTRICA

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

**Tren flotante :-: Lancha "Electra" :-: Tren terrestre transportable**

Oficinas: Covadonga, 24, bajo :: Teléfono 17-43 :: Dirección telegráfica: Jaenieke

**GIJÓN**

## Acha y Arregui

CONSIGNATARIOS DE BUQUES  
AGENTES DE ADUANA

Agentes de VAPORES COSTEROS S. A. Bilbao

Dirección telegráfica: ACHARREGUI

Teléfonos: 15.081 y 15.949

Plaza de Uribitarte, 5 **BILBAO**

## ABAITUA Y COMPAÑÍA

Representantes de la Sociedad Metalúrgica DURO - FELGUERA

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

SEGUROS MARÍTIMOS

Telegramas "Abaituaco" - Teléfono 15.755

BILBAO - Plaza Elíptica, n.º 1

## JOSÉ FERNÁNDEZ RUIZ

ARMADOR Y CONSIGNATARIO DE BUQUES

**GIJÓN-MUSEL**

*Vapores de Pesca - Fletamentos - Seguros*

AGENTE DE

VAPORES COSTEROS, S. A.

**BILBAO**

D/S A/S SPANSKELINJEN

FRED OLSEN & C.º

**OSLO**

**ITALIA**

(Flotas reunidas)

COSULICH-LLOYD SABAUDO-NAVIGACIONE GENERALE

**GÉNOVA**

Direcciones.. { CORREO: APARTADO N.º 4  
TELEGRAMAS-TELEFONEMAS: RUIZ  
TELEFONO N.º 20-36

Oficinas: Melquiades Alvarez, 4 - GIJÓN

## ARTAZA Y COMPAÑÍA

Carbones de todas clases, nacionales y extranjeros

Agencia de la «Compañía Adriática de Seguros»

Depositarios en Guipúzcoa de la Compañía Española de Pinturas «Internacional»

Armadores de Buques

Vapor "Lolita A."..... 2.600 tons.

» "Juan Artaza" 600 »

» "José María" .. 500 »

Consignatarios de buques y mercancías

Agencia de Aduana

Vapores de pesca

Vapor "Bonanza"

Vapor "Beduria" Vapor "Urola"

» "Txirista" » "Ereka"

Telegramas y Telefonemas: **ARTAZA**

Teléfonos { Oficina ..... 5025  
» ..... 5259  
Almacén pinturas 5157  
» carbón . 5250  
Domicilio ..... 5115

Oficinas: Cuarta Vía, 6

**Pasajes (Guipúzcoa)**

# LIQUIDADOR DE AVERÍAS

## LUIS HERMIDA HIGUERAS

CONSULTOR MARÍTIMO

MANUEL CORTINA, 10  
MADRID

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: SAIREVA  
TELÉFONO 35.577

# Joaquín Davila y Comp.<sup>a</sup>

VIGO

Consignatarios de Buques  
Carbones-Seguros

Telegramas: DAVILA - Teléfono 201 - Apartado 80

# 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.

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*

Detalles y presupuestos a la Dirección de la Compañía en Madrid, o a sus Delegaciones en:  
Barcelona: Gran Via 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: Inspección de H. R. M., Francisco Andonaegui, 5 (Pasajes), o Idem: D. Alberto Alonso Berrueta, Francisco Andonaegui, 5 (Pasajes); Vigo: Inspección de H. R. M. Paraguay, 8, o Don Santiago Montenegro, Teófilo Llorente, 5.

# Joaquín Velasco

Langreo, 2

GIJON

Minas de Coto del  
Musel  
Carbones para Gas

VAPORES:

"Mina Piquera"

"Mina Coto"

"Mina Carrió"

"Mina Sorriego"

"Mina Entrego"



AÑO III

GIJON 1.º DE DICIEMBRE DE 1932

NÚM. 51

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

## EL PROBLEMA HULLERO

# La solución dada no es más que provisional

Después de una semana de huelga minera, se han reanudado las labores. La solución de este conflicto fué llevada a cabo merced a las siguientes disposiciones del Gobierno:

Primera.—Adquisición por el Estado de cien mil toneladas de menudo de Asturias para su consumo en estado natural o en forma de briquetas por los servicios de los ministerios de Marina, Guerra y Obras Públicas.

Segunda.—Devolución de los derechos arancelarios de la breá importada con destino a auxiliar en la forma que se establezca el aumento de producción de briquetas.

Tercera.—Regular la importación de chatarra, evitando el fraude y poniendo en vigor la nota 20 del arancel.

Con dictar estas órdenes no se logrará más que una solución momentánea, no siendo esta la fórmula que exima del estado crítico en que se halla nuestra cuenca minera. El que se anticipe un pedido de 100.000 tons. de menudo para las necesidades de los distintos

ministerios, solo significa aminorar por un trimestre el enorme «stock» de 400.000 toneladas de que disponen las minas asturianas. En concreto, nada se ha conseguido; un leve respiro que se obtendrá al dar salida anticipada a la cuarta parte de las existencias invendibles, que volveremos a ver, no tardando, nuevamente aumentadas, pues al no precisar el Gobierno emplear las 100.000 tons. (se buscan depósitos para almacenar este carbón), pasará más tiempo sin hacer otro nuevo pedido. Esta ha sido la primera disposición, y en cuanto a la segunda y tercera, desde luego bastante más eficaces. aún se tardará algún tiempo en dejarse sentir sus efectos, pero de todos modos el resultado habrá de ser satisfactorio, ya que van encaminadas a un fin positivo.

El problema hullero hace ya tiempo que existe y así lo hemos venido significando. Pero en lugar de poner manos a la obra cuando empezó a manifestarse el estado crítico, se creyó que no había tal, dejándolo hasta

que llegó a una situación difícilísima de resolver, y ahora, ante la gravedad del momento, la solución dada han sido unos paños calientes puestos al enfermo, que volverá a recaer así pase el efecto de éstos, que por cierto habrá de ser bastante breve.

Hay que darse perfecta cuenta de que el problema estriba en la disminución de consumo y que el anticipar los pedidos no quiere decir que aumente aquél, sino que luego se retrasará más tiempo una futura demanda. Nuestras minas producen en la actualidad una cifra superior con mucho a las solicitudes de la demanda y para que esta diferencia pueda ser colocada se precisa del sacrificio del Estado y de la nación. Para lograr que se nivele la producción con la demanda nada mejor que intensificar la fabricación de briquetas y ovoides y regular la importación de chatarra, a fin de que aumente la producción de lingote y por consiguiente se empleen más los menudos. (1) Pero tampoco debe dejarse abandonado el consumo de los buques, ya que muchos de ellos podrían emplear esta calidad de carbón con introducir una reforma en los emparrillados, lo cual no es muy costoso. Hay más, muchas más fórmulas para resolver el problema hullero, que no debe existir en nuestro país, pues aunque como antes se dice, hoy día la producción es superior a la demanda, no lo es a

las necesidades del país, ya que somos importadores de más de un millón de tons. de carbón exótico al año. Mas para evitar esta anomalía se necesita de un sacrificio por parte de los consumidores, que aunque es relativo, parece están poco dispuestos a él:

Mientras, las empresas mineras se ven obligadas a sostener unos precios que producen pérdidas de consideración ante el aumento sufrido en los jornales y gastos de explotación; los mineros de Asturias disfrutaban una jornada de tres cuartos de hora más breve que la de otros países, con lo que se hace imposible toda competencia. El valor del carbón depositado en las plazas que no se consigue vender alcanza la importante cifra de quince millones de pesetas, originando una situación harto difícil a las Empresas. Urge, pues, una solución eficaz para que las empresas hulleras nivelen el precio de producción con el de venta, ya que se hace imposible soportar por más tiempo el quebranto económico que en la actualidad se les origina.

Celebramos que dos de las soluciones acordadas por el Sr. Ministro de Agricultura, de acuerdo con el Consejo de la Economía Nacional para conjurar la crisis hullera y colocación de su carbón menudo, hayan sido apuntadas por don Antonio Lucio Villegas, Ingeniero Director de la Sociedad Duro Felguera, en su segundo artículo publicado en esta Revista.

## ANTONIO SUARDIAZ VALDES

Marqués de San Esteban, 15 - GIJÓN - Teléfono núm. 11-36

*Servicio de cabotaje entre puertos del Cantábrico*

### FLOTA

Vapor "Villamanrique".	2.200 Tons.		Motonave "M. Benlliure"	152 Tons.
Motonave "Cervantes".	240 —		— "Capricho".....	135 —
— "Zuloaga".....	240 —		Vapor.... "Melchuca"....	120 —
— "Goya".....	155 —			

## Lo que nos dice el secretario general de la Subsecretaría de la Marina Civil

El secretario general de la Subsecretaría de la Marina Civil, D. Francisco Gutiérrez Gamero, es persona de alta significación y versadísima en las disciplinas que afectan a su cargo, por lo cual su nombramiento no ha podido ser más acertado. Abogado, catedrático y escritor de grandes vuelos, como autor de obras muy interesantes de Legislación y Geografía industrial, se distinguió en su cargo de

Secretario del Instituto Español de Oceanografía y como catedrático de Geografía industrial y Geografía económica en la Escuela Industrial de Madrid, así como en otros muchos cargos desempeñados en los veintinueve años de servicios que tiene al Estado.

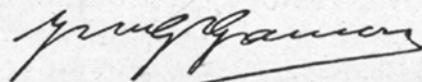
El Sr. Gutiérrez Gamero ha tenido la bondad de enviarnos a nuestro requerimiento, las siguientes líneas:

*"Creo sinceramente que, con la República, nuestra Marina Mercante, más que resucitar ha comenzado a vivir.*

*Sus intereses y problemas, que son los de España, han de desenvolverse sin estorbos y, sobre todo, sin prejuicios, pues los forjadores del actual régimen, creadores también de una legislación gloriosa que arranca de la propia entraña del pueblo y de sus tradiciones más puras y que constituirá en la historia de la política europea un verdadero ejemplo, representan la garantía más cumplida que se puede imaginar. Todos ellos han respirado en atmósfera que ni el egoísmo venal ni los intereses de clase pudieron corromper; todos han valorado la realidad como quien tuvo en la vida que afrontar toda clase de injusticias y parcialidades, y eso les permite ser fuertes con templanza y justos sin sombra de pasión.*

*Ahora están los destinos de la Marina Mercante española en manos de un Ministro y un Subsecretario que proceden de esa misma cantera y que ya han comenzado a demostrar con hechos que sus puntos de vista y sus propósitos encierran una verdadera renovación liberadora.*

*A los demás nos corresponde secundarles con entusiasmo, pues sólo con ello podremos quedar en paz con nuestra propia conciencia en servicio de una causa, como ésta, de interés general."*



# 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.<sup>o</sup>  
THE ISAACS LINE  
GANS STEAMSHIP LINE  
CORRESPONSALES DE LA AMERICAN EXPRESS C.<sup>o</sup>

## AGENCIA DE ADUANAS

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



**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 Isaac's Line  
y de la Cía. Neptunia.

FLOTA: Vapor «Bodon», de 1.000 tons.  
» «Villa Selgas» 600 »

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 en-  
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 FLETES



Debido a la huelga minera declarada a principios de la quincena, este mercado ha permanecido sumamente quieto en operaciones de fletamento, reanudándose las transacciones al finalizar el mes, pero debido a carecer las minas de granos y estar los turnos bastante congestionados de buques, éstas se llevan a efecto con dificultad, pues las demoras que por esta causa se originan a los barcos son de consideración.

La semana de paralización de embarques motivado por la huelga y lo pesado de los turnos, así como los tipos de flete concertados ocasionará a todos los buques pérdidas de consideración en los viajes que ahora rindan, y de las que difícilmente podrán resarcirse.

Aunque se anuncia que nuestro Gobierno

retirá las 100.000 toneladas de carbón adquiridas, no es de esperar que su transporte repercuta en el mercado dándole actividad, por cuanto que probablemente sólo sean empleados los buques propiedad de los mineros, a fin de darles entretenimiento, ya que al igual que la mayoría de los armadores les está ocasionando pérdidas su explotación ante la carencia de órdenes.

Sóamente se han hecho algunos fletamentos para puertos del Cantábrico, cuyos tipos tienden a mejorar, dada la lentitud actual en los cargues y lo avanzado de la estación invernal. Para el Sur y Mediterráneo, son sin importancia las órdenes que salen, tratándose más bien de pequeñas partidas para varios puertos que son tomadas por bodegas.

---

## ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

---

### GIJÓN a

San Sebastián . . .	— Vp.	200 ts.	Ptas. 12,—	Langreo.
Id. . . . .	»	180 ts.	» 11,—	íd.
Zumaya . . . . .	»	340 ts.	» 11,50	íd.
Id. . . . .	»	180 ts.	» 11,50	íd.
Bilbao . . . . .	»	700 ts.	» 9,—	íd.
Id. . . . .	»	210 ts.	» 9,—	íd.
Santander . . . . .	»	500 ts.	» 10,50	íd.
Coruña . . . . .	»	130 ts.	» 11,50	(cok) N.
Ferrol . . . . .	»	330 ts.	» 10,—	Langreo.
Riveira . . . . .	»	260 ts.	» 13,50	Norte.
Vigo . . . . .	»	200 ts.	» 17,—	(cok) N.
Id. . . . .	»	440 ts.	» 13,—	Langreo.

Barcelona . . . . .	— Vp.	5.200 ts.	Ptas. 13,25	Langreo
Id. . . . .	»	3.500 ts.	» 15,—	íd

### PRAVIA a

Pasajes . . . . .	— Vp.	180 ts.	Ptas. 10,—
Bilbao . . . . .	»	1.000 ts.	» 7,50
Coruña . . . . .	»	160 ts.	» 10,—

### RETORNOS:

Bilbao-Musel . . .	— Vp.	300 ts.	pinos	Ptas. 10,—
Jubia-Musel . . .	»	250 ts.	íd.	» 9,—
Bilbao-Pravia . .	»	1.000 ts.	mineral	» 5,—
Pinatar-Coruña .	»	3.000 ts.	sal	» 10,—

UN LIBRO INTERESANTE

# EL SEGURO MARÍTIMO

Hemos tenido ocasión de leer con mayor detenimiento el libro recientemente publicado por el Corredor de Seguros bilbaíno, don Flavio Enciso, «Vulgarización del seguro marítimo», que trata sobre las pólizas inglesas, y teniendo en cuenta que la mayor parte de los buques mercantes españoles se hallan asegurados bajo esas condiciones, nos parece oportuno hacer un más amplio comentario, ya que esta obra encierra muy útiles enseñanzas para los armadores y capitanes en relación con los accidentes marítimos.

La aridez de una materia tan compleja como esta de los seguros marítimos, ha sido sin duda la causa de que, no obstante la adopción de esta póliza en España desde hace tantos años, no se haya publicado hasta la fecha siquiera un somero comentario de ella, ni aún una adecuada traducción que pudiera servir de guía a los que tienen que moverse alrededor de este contrato. Es, por lo tanto, muy natural el éxito que ha obtenido esta publicación entre armadores, aseguradores y capitanes, ya que en ella se encierra todo lo que esencialmente se relaciona con el seguro y los accidentes marítimos.

En primer lugar, se hace en este libro una cuidadosa traducción de las Institute Time Clauses, por las que se rigen las pólizas inglesas de Todos Riesgos y Libre de Avería Particular, siguiéndole un claro y concreto comentario sobre cada uno de los riesgos cubier-

tos por estas pólizas. También se traducen allí las Reglas de York y Amberes, el Compromiso de Resarcimiento de Avería Gruesa del Lloyd's, conocido con la denominación de Average Bond, y el tan clásico Contrato de Salvamento del Lloyd's «No cure no pay», bajo el que se contratan la mayor parte de los servicios de salvamento que se efectúan en el mundo.

Entre todos los aciertos indudables de la obra, lo que a nuestro juicio consideramos de mayor trascendencia y utilidad es las «Recomendaciones a los Capitanes» que hace el señor Enciso al comentar cada uno de los riesgos, para que éstos no omitan cumplir adecuadamente ningún requisito indispensable en cada siniestro, para que los intereses de sus armadores y aseguradores puedan más tarde ser eficazmente defendidos. Hasta ahora no se había preocupado nadie de instruir a nuestros capitanes sobre una materia de tanta trascendencia, contrariamente a lo que hacen los armadores de otros países que tanto cuidan de imponerles en estos asuntos. Creemos que era ya hora de que los capitanes españoles posean un tratado donde al tiempo de ocurrirles un accidente puedan consultar los requisitos que deben cumplir para aquel determinado caso, ya que en el patetismo del momento no es difícil incurrir en errores u omisiones que puedan más tarde perjudicar su posición.

## La conversión del carbón asturiano en petróleo

Tenemos mucho gusto en publicar el siguiente artículo de D. José Manuel Pertierra, licenciado en Ciencias y auxiliar de la Cátedra de Química del señor Buylla, en la Universidad ovetense y persona cuya competencia avala suficientemente los juicios que expone, como lo viene demostrando con la labor que realiza en el Instituto del Carbón.

Los países europeos desprovistos en su mayoría de yacimientos petrolíferos, se han interesado en desarrollar métodos para la obtención de combustibles líquidos tan necesarios a la civilización actual, sin recurrir al citado producto natural, cuya producción queda casi exclusivamente asignada a los Estados Unidos de N. A., Rusia y Venezuela, donde existen los pozos de petróleo de mayor producción del mundo. Los estudios para conseguir la transformación de los combustibles sólidos en líquidos, análogos al petróleo, fueron estimulados ya en Alemania por las necesidades de la gran guerra.

El desequilibrio constante que amenaza a las divisas europeas, debido en gran parte a las exportaciones de capitales para pagar las adquisiciones de petróleo en ultramar, crea numerosas dificultades económicas por el gran volumen de estas compras.

La rápida motorización de todo el mundo, ha causado una gran elevación en el consumo de combustibles líquido ligeros. El consumo mundial de gasolina es superior a 50.000 litros por minuto.

Por todas estas causas, las más grandes agrupaciones de capitalistas de Europa, han venido sosteniendo el desarrollo durante largos años de los estudios experimentales hasta conseguir la transformación del carbón en petróleo, en escala industrial. Este descubrimiento encuentra en el momento presente una magnífica ocasión para acudir en auxilio de una industria de verdadera crisis mundial, como lo está la industria hullera.



### DIFICULTADES DE LA INDUSTRIA HULLERA

Desde hace algunos años la industria de la hulla en los Estados Unidos y en Inglaterra, que son los países de mayor producción, sufre una profunda crisis. En el primero de estos países, la extracción de carbones ha disminuído de

614 millones de toneladas en 1918 a 461 millones en 1930, habiéndose reducido aún a 360 millones de toneladas en 1931.

En Inglaterra la producción ha disminuído de 1913 a 1930 desde 287 a 243 millones de toneladas de carbón, y las exportaciones de carbón se redujeron de 98 a 75 millones. Después de exponer esta situación, los economistas ingleses más destacados la califican de «calamidad nacional», lo que no es exagerado, si se recuerda el papel de la hulla en la economía y prosperidad de Inglaterra.

El papel de la hulla tiende a disminuir poco a poco cada año. Así el carbón intervenía en los Estados Unidos en el año 1913, en la

producción de calor y energía, con el 85 por 100 del total de elementos productores de energía, mientras que en 1929 la proporción del consumo de carbón se había reducido al 65 por 100 debido a la competencia, no de la hulla blanca, cuya proporción ha permanecido estacionaria durante los últimos ocho años, sino a la del gas natural de los pozos de petróleo y de los combustibles líquidos.

Análogamente, en Inglaterra, los combustibles líquidos desplazan el consumo del carbón. Ejemplo típico: el Almirantazgo Británico consumía en 1919, 1.068.000 toneladas de carbón, 500.000 toneladas en 1922, 220.000 toneladas en 1928 y solamente 167.000 toneladas en 1930.

Además el círculo de exportación de la hulla inglesa se reduce cada año. Otros países productores con instalaciones mineras más perfeccionadas, pagando salarios más bajos, especialmente Polonia, desplazan el carbón inglés de los países del norte de Europa.

Otra causa del declive de la industria hullera inglesa, desde la guerra a nuestros días, es la de que Asia y Africa han elevado la cantidad de carbón que extraen de sus minas y reducido la importación inglesa.

Además las flotas de guerra y comerciales de todo el mundo, han contribuido a reducir el consumo del carbón, al utilizar calderas de aceites del petróleo o motores de combustión interna. Aproximadamente el 40 por 100 de las marinas mundiales emplean combustibles líquidos, proporción que es diez veces mayor que antes de la guerra.

#### NUEVAS ORIENTACIONES

La reacción de los hulleros ingleses y americanos ante la crisis, es diferente por serlo también las causas. Inglaterra es un país expor-

tador de carbón, mientras que los Estados Unidos no exportan apenas más que el 3 por 100 de su extracción, o sea, unos 30 millones de toneladas (principalmente hacia el Canadá y 500.000 toneladas a Italia). Inglaterra exporta el 34 por 100 de su producción.

Los especialistas americanos mejor calificados en cuestiones económicas especialmente MM. Bochs, Young, Rhodes, etc., no aconsejan la nacionalización de las minas, ni un excesivo control del Estado, que según esta tendencia americana, debe inmiscuirse con cierta prudencia en los problemas industriales para no frenar las iniciativas particulares. Sin embargo, asignan al Estado el papel de velar por las riquezas naturales de la nación, prohibiendo la apertura de nuevas minas, que no se presten a una explotación industrialmente normal.

Los hulleros ingleses bien instruidos en las cuestiones económicas, tienen actualmente una política hullera definida y muy ejemplar.

Esta política hullera persigue la compensación del déficit ponderal de la producción por reducción del precio de coste, como por una valoración suplementaria del carbón extraído.

Con ejemplar punto de vista los ingleses vienen aplicando esta política hullera, así como los medios técnicos preconizados para la valoración del carbón, tales como el enriquecimiento del carbón en los lavaderos, la destilación a baja temperatura y la hidrogenación del carbón o sus alquitranes para obtener petróleo.

Persiguen así el laudable fin de infundir un nuevo vigor a su industria hullera inglesa y por otro lado asegurar la independencia de combustibles líquidos a Inglaterra, tan necesarios en vista del auge del automovilismo y de la aviación.

Alemania sufre la crisis del carbón de una

manera particularmente dura, ya que su producción no ha cesado de disminuir durante los últimos años, a causa de la paralización de la industria alemana, la competencia de Holanda que ha sextuplicado su producción después de la guerra y el «dumping» del cambio inglés, que hace perder al Sindicato de Hueleros Alemanes el mercado interior de cinco millones de toneladas, lo que representa el trabajo de 12.000 mineros. El hecho que el rendimiento del minero alemán en el Ruhr haya pasado de 940 kilos en 1913 a 1.538 kilos de carbón en octubre de 1931, explica la tendencia alemana de mecanizar sus minas hasta la exageración para afrontar la competencia.

#### LA CONVERSIÓN DEL CARBÓN

##### ASTURIANO EN PETRÓLEO :—:

En 1929 propuse en el diario de Oviedo «El Carbayón», la realización en Asturias o en el extranjero, de experiencias que mostrasen el comportamiento de los carbones asturianos en su conversión en petróleo. Después de varias estancias en el extranjero, montamos en los laboratorios de la Universidad de Oviedo, en colaboración con el profesor Benito A. Buylla, varios aparatos y con la ayuda económica de la Excm. Diputación provincial, que permiten convertir el carbón asturiano en productos de mayor valor.

Si calentamos un pedazo de carbón fuera del contacto con el aire para evitar su combustión y nos detenemos a una temperatura próxima a los 550° c., se obtiene un alquitrán muy ligero y distinto del producido en las fábricas de gas y cokerías metalúrgicas, donde aquella temperatura es aproximadamente de 1.000° c. Este alquitrán contiene un 15 por

100 de gasolina de calidad antidetonante superior a la del petróleo y el resto son aceites propios para combustión en motores Diesel y de engrase, al lado de un 40 por 100 de brea.

Merecen recordarse aquí, los esfuerzos que en España ha efectuado la Compañía Española de Destilación de Carbones, que domiciliada en Bilbao, ha construido una fábrica en Trubia para la destilación a baja temperatura de 100 toneladas diarias de carbones grasos de Quirós y Teverga. La reducción mundial de los precios que los productos del petróleo han experimentado (precios en los campos de producción, no precios de venta al público, enormemente recargados en todos los países por los impuestos del Estado) desde el año 1925 obligó a paralizar aquella instalación después de varios años de funcionamiento.

Pero había otro camino para convertir el carbón en petróleo. Si se calienta un carbón en polvo con el gas hidrógeno en un recipiente de paredes resistentes de acero, a las presiones, inicial de 100 atmósferas y máxima de 250 atmósferas y a las temperaturas de 450-480° c. se obtiene al cabo de cierto tiempo, la conversión casi total del carbón en aceites. Así hemos logrado por vez primera en España convertir carbones de Sama, Mieres y Turón, en petróleos, con rendimientos de 86 por 100.

Si en lugar de carbón sometemos al mismo tratamiento con el gas hidrógeno los alquitranes, tales como los obtenidos en la fábrica de destilación de Trubia, la conversión en gasolina de éstos, se efectúa con rendimientos de 100 por 100.

Por tanto, este proceso complementa al instalado en Trubia y actualmente colaboramos con la Dirección de la citada Compañía

Española de Destilación, en el estudio de una fábrica de gasolina por hidrogenación.

El carbón que se somete a la hidrogenación se le pulveriza en un molino hasta tamaño fino. Pero la dureza de algunos de los constituyentes del carbón y de las materias inorgánicas, tales como el cuarzo, feldespatos, calcita, etc., que contiene el carbón y que producen las cenizas de éste, son causa de un considerable desgaste en los órganos delicados de los aparatos de hidrogenación, lo que retrasa la realización industrial de la hidrogenación de carbones.

Por esto hemos desarrollado un método de preparación del carbón que se va a convertir en petróleo por hidrogenación, reduciéndole a tamaños tan pequeños que no es posible observar los granos o partículas con un microscopio ordinario, o sea, menores de 0,001 mm. El carbón en este estado de división ultramicroscópica se comporta como un coloide y puede ser manejado como un líquido. Por otro lado, estas disoluciones de carbón pueden ser purificadas de las materias inorgánicas y evitar así el desgaste de los aparatos de hidrogenación, antes aludido.

Actualmente se trata de obtener la ayuda del Estado para la realización de un ensayo semi-industrial de conversión del carbón astu-

riano en gasolina, con cargo a las cuantiosas ganancias que el Monopolio de Petróleos reporta, no a los accionistas como es creencia tan divulgada, sino al Estado. Esta petrolización del carbón cuenta con el entusiasta apoyo de numerosos miembros del Consejo del Combustible y del de Ordenación de la Economía Nacional y es seguido con gran interés por la opinión asturiana.

Ya hemos visto que la ejemplar política hullera inglesa tiende a revalorizar el carbón por su transformación en petróleo. Contribuyamos todos a que sea ésta la política hullera asturiana, quizás más consistente que otra política de promesas.

JOSÉ M. PERTIERRA.

Instituto del Carbón-Noviembre 1932.

**ROQUE DE ELEXPURU**  
**BILBAO**

**Exportación de madera para minas**  
 A. de Mazarredo, 16 - Teléfono 12558

Representante para Asturias:  
**CONRADO PINEDA**  
 Langreo, 1 :: GIJÓN :: Teléfono 24-91

**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**



# MERCADO DE CARBONES



La huelga minera ha quedado resuelta, después de una semana de paralización, reanudándose las operaciones el día 21 de noviembre, en virtud de las propuestas del ministro de Agricultura y el Consejo Ordenador de la Economía.

Como la fórmula de solución no es más que momentánea la Federación de Sindicatos Carboneros de España ha expuesto en una nota oficiosa lo siguiente:

1.º Que no es posible que los patronos acepten un compromiso de reanudar normalmente los trabajos hasta que las salidas estén aseguradas en relación con la producción y hasta que los «stoks» se hayan reducido en la medida que permita una explotación normal económica, industrial y comercial.

2.º Que no es posible continuar indefinidamente explotando con pérdida, y que es imprescindible aplicar una solución provisional de acuerdo con la propuesta del Comité ejecutivo de Combustibles, basada en el examen directo de los precios de coste, mientras

que el Consejo Ordenador de la Economía hace el estudio de conjunto que en el día viene realizando.

A pesar de ello las empresas mineras no han puesto obstáculos a la reanudación de los trabajos, pero esto no quiere decir cejen en sus gestiones para resolver la difícil situación de la industria hullera que es un problema de carácter nacional. A este fin piden la revisión de los precios de venta, ya que en otros países como Inglaterra, Francia, Bélgica y Alemania, cuyas minas son mejores y tienen elementos más modernos para su explotación, están rigiendo precios superiores a los fijados en la tasa para los carbones asturianos.

Los cargues por los turnos se hacen bastante pesados debido al número de buques sometidos a los mismos.

Durante la segunda decena de noviembre los embarques de los puertos de Asturias han sido los siguientes: Musel-Gijón 16.368,11 tons.; Avilés 7.190 tons. y San Esteban de Pravia 15.508.

## 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

## LA DESVALORACIÓN EN EL AÑO ACTUAL

A fines del año pasado ya se preveía por todos que los valores de los barcos seguirían bajando, pero es dudoso que nadie haya podido adivinar el grado de depreciación que en realidad han alcanzado. Aún teniendo en cuenta la situación caótica del mundo en general y de los mercados de fletes en particular, nadie hubiera podido pensar que las cosas habían de llegar adonde han llegado. Muchas veces se ha dicho que la situación de la industria naviera es como el barómetro del comercio mundial. Si esto es así, como parece muy probable, habrá que convenir en que el comercio mundial se encuentra en una fase verdaderamente crítica.

De todos es bien conocida la depreciación sufrida por los títulos de la Deuda Pública y toda clase de valores industriales, pero son muy pocos, fuera de los directamente interesados en los negocios navieros, los que tienen idea del grado de depresión a que han llegado los valores en esta industria y de las enormes sumas de dinero que en ella se han perdido durante los últimos doce años. Probablemente no exista ninguna otra forma de propiedad que haya sufrido una depresión comparable a la de los buques.

### LA INFLACIÓN Y LA POST-GUERRA

No es cosa de examinar aquí en detalle las condiciones del mercado a partir del período anormal de inflación que comenzó casi con la Guerra Europea y que tuvo su epílogo brusco e inesperado a principios del año 1920, pero no estará de más mencionar de

pasada las variaciones experimentadas a partir de aquel período por el tipo «A» de buque de vapor que es el que durante los años últimos se ha venido usando como término de referencia. Este tipo de barco tiene, como es sabido, un solo puente y un peso muerto de 8.300 tons. Pues bien, según noticias fidedignas, fueron varios los buques de este tipo adquiridos por empresas griegas en 1920 a precios superiores a las 320.000 libras. Hoy en día el valor de venta en un barco de esa clase no excede en ningún caso de las 7.000. Este solo ejemplo basta para demostrar lo que antes afirmábamos: que no existe forma alguna de propiedad capaz de haber sufrido una depreciación semejante.

Otro hecho que se ha puesto bien de relieve en los últimos seis meses y que los propietarios de tonelaje anticuado no pueden menos de percibir con claridad es que la mayoría de los buques de carga de construcción anterior a la Guerra están fatalmente condenados al desguace, por la imposibilidad de competir tanto en economía como en eficiencia con los de tipo más moderno que en la actualidad se construyen. Aún las casas navieras griegas e italianas que, sea por los menores gastos de explotación o por la protección oficial de sus respectivos Gobiernos, han podido mantener en activo numerosos buques de tipo anticuado, se van viendo paulatinamente obligadas a amarrarlos o venderlos para el desguace.

### ALCANCE DE LA DEPRECIACIÓN

La siguiente tabla comparativa puede dar

una idea de la extensión real alcanzada por la baja de los precios.

Fecha de venta	Nombre del buque	Fecha de construcción	Peso muerto	Precio en libras
1929..	Helmsboch	1913	7.400	31.000
1929..	Tregurno	1911	7.565	25.500
1930..	Indianola	1912	8.450	17.500
1930..	Sócrates	1913	8.320	16.000
1931..	Wynacre	1911	7.510	10.500
1931..	Portloe	1913	7.270	8.500
1932..	Rockenheim	1913	7.170	7.250
1932..	Portgwarra	1917	8.000	8.250

Excepto el «Indianola» y el «Sócrates» que son de dos puentes, los demás son todos de un solo puente. Es igualmente interesante la siguiente tabla que se refiere a buques de un solo puente con un tonelaje de 6.500 d. w.

Fecha de venta	Nombre del buque	Fecha de construcción	Peso muerto	Precio en libras
1929..	Cento	1911	6.570	26.000
1929..	Redgate	1908	6.720	21.000
1930..	Tottenham	1906	6.100	12.000
1930..	Latchmere	1911	6.450	9.250
1931..	Wyncote	1907	6.600	4.500
1931..	Lamington	1907	6.200	4.500
1932..	Darnholme	1906	6.300	3.200
1932..	Tabarka	1913	6.600	4.300

Pero con ser tan elocuentes las cifras que anteceden aún lo son más las que se refieren a la fluctuación de valores observada en buques de un solo puente del tipo «C» construidos durante el período de la inflación y valorados por entonces en 120.000 libras esterlinas. Unos diez años más tarde su valor había descendido a 28.000 libras. Y en junio último dos buques de dicho tipo fueron vendidos en subasta en Rotterdam en 2.500 libras cada uno. Para terminar con los ejem-

plos, mencionaremos el caso de un buque del tipo «B» vendido en noviembre pasado por 13.750 libras. Hace pocas semanas la casa compradora adquirió uno exactamente igual por 4.550, lo cual representa una depreciación de 60 por 100 en más de 7 meses.

LA BAJA EN EL MATERIAL DE DESGUACE

Todos los diversos factores que han tenido que combinarse para conducir a la crisis actual no han podido menos de extender su influencia a la cifra de transacciones efectuadas que ha llegado a reducirse considerablemente durante los meses últimos.

Únicamente ha habido alguna actividad en el mercado de desguace, actividad que, a decir verdad, no es de ahora sino que se inició ya hace algunos años. Desgraciadamente para los propietarios de tonelaje antiguo, los precios sufren grandes fluctuaciones dentro de un margen nada satisfactorio. Hace dos años se pagaba a 45/- la tonelada para buques de carga y a 60/- para los de pasaje. En 1931 estos precios habían bajado a 25/- y 42/- respectivamente. Se estima que en dicho año fué vendido para el desguace un tonelaje bruto de 1.000.000 en números redondos, del cual la mitad aproximadamente correspondía a buques británicos.

Durante ese período los precios oscilaron entre los 20/- y los 25/- por tonelada para buques de pasaje y los 9/- y 11/- para buques de carga. En aquel tiempo la creencia casi general que el año 1931 batiría un record en el volumen global de ventas para el desguace; pero por informes referentes a la primera mitad del año corriente, se sabe que en éste van ya vendidas 400.000 tons. brutas, de las que las que la mitad corresponden a Inglaterra, figurando entre los buques ven-

didos el «Caronia» y «Carmania» de la Cunard, adquirido por los Sres. Hughes Bolkon al precio de 21/- la tonelada. Parece ser que Italia ha tomado una parte muy considerable de tonelaje de carga vendido en lo que va del año, a precios gradualmente decrecientes desde 12/- pagados a primeros de semestre hasta 7/- que es aproximadamente el precio corriente del tonelaje «tramp» en el mercado de desguace.

En el Japón se han tomado este año ciento quince mil tons. para el desguace a precios que bajan desde 35/6, pagados por el correo holandés «Nieuw Amsterdam», hasta 23 que es la cotización más reciente sobre la base de entrega en el Japón mismo.

COMPRADORES ESPAÑOLES E ITALIANOS

Uno de los hechos recientes más dignos de señalar en relación con el mercado de des-

guace es la venta de cuatro barcos con un total de 16.000 tons. brutas realizada en los dos meses últimos a desguazadores españoles sobre la base de entrega en España, a un precio medio de 13/- por tonelada.

Por otra parte, como la oferta de tonelaje retirado sigue aumentando cada día, los precios que se ofrecen en el mercado de desguace son cada vez más bajos. Algunos compradores italianos han llegado a proponer el tipo inverosímil de 6/6 por tonelada. Y no es aventurado afirmar que como no se adopten pronto enérgicas medidas de cooperación internacional, tales como las que acaba de proponer el Comité Ejecutivo de la reciente Conferencia del Báltico, la baja no ha de quedar contenida en los ridículos precios antes señalados.

J. THOMPSON.

Londres-Noviembre 1932.

# STEVENSON, BONET, IMPORT, S. A.

Consignatarios de buques  
Carbones Nacionales y Extranjeros

Teléfonos 24552 y 24930  
Calle Moratín, núm. 7

Telegramas: «Stevenson»

Teléfono 13331

Calle Conde Salvatierra, 34

== SEVILLA ==

== VALENCIA ==

# NICOLAS LAFUENTE

ARMADOR Y CONSIGNATARIO

VAPORES

Velasco, 15 - bajo

Astillero. . . . .	480 tons.
Juanes . . . . .	200 »
Aller. . . . .	200 »
Vito . . . . .	180 »

SANTANDER

Representante de los Cementos Portland «Rezola», de San Sebastián

Telegramas } LAFUENTELORZA  
Telefonemas }

Teléfonos } Oficina: 1.187  
Domicilio: 1.722



# MERCADOS EXTRANJEROS



## FLETES

Un marcado movimiento ascendente en todos los mercados de retorno ha sido la característica general de la quincena que acaba de transcurrir; y es muy satisfactorio notar que, a pesar de los altos tipos que han llegado a establecerse en algunos sectores, la oferta ha resultado en ocasiones insuficiente para cubrir la demanda. Tal es el caso en el mercado del Plata, en que el tono ha ido mejorando constantemente. Entre los contratos celebrados mencionaremos los de tres buques fletados en San Lorenzo, el primero de 7.100 tons. para R. U.-Amberes-Hamburgo, a cancelar el 10 de diciembre, al tipo de 17/6; el segundo, al mismo tipo, 5.900 tons. para Rotterdam-Amsterdam, hacia la primera mitad del mes corriente, y el tercero, de 7.300 toneladas para el 31 de diciembre, con destino al U. R.-Continente, al tipo 16/6.

También el sector norteamericano continúa muy animado, al menos por lo que se refiere al mercado de cereales de Montreal. El mercado del Golfo y el de Cuba son los que se encuentran un tanto estancados y sin grandes perspectivas de cambio.

En el sector australiano sigue siendo muy activa la contratación para el transporte de cereales.

Los mercados orientales no ofrecen ningún rasgo saliente digno de señalar. En cambio, no debemos de pasar en silencio la actividad desplegada por los cargadores rusos de madera de construcción, habiéndose fletado tres buques de tonelaje corriente en Leningrado, el primero para Langerbrugge a 23/6; el segundo para Calais a 35/, y el tercero para Amberes a 39/6.

Los mercados de mineral desde el Mediterráneo y norte de España permanecen estacionados, siendo contadísimas las operaciones de fletamento que se realizan.

## CARBONES

En el mercado de Cardiff la demanda de galleta y granzas secas ha aumentado considerablemente. También los menudos de vapor de los mejores tipos están alcanzando buenos precios debido a las limitaciones impuestas a la producción. La posición en los cargaderos ha sido muy variable durante la quincena, pues hay muchas clases que continúan muy depreciadas por lo precario de la demanda.

En Swansea la demanda de antracita para la exportación parece consolidarse cada día más, aunque no deja de haber algunas clases cuya colocación se muestra más insegura. Entre los carbones de vapor, el de uso doméstico sigue alcanzando una buena demanda del interior por lo favorable de la época, pero las variedades industriales se resienten, en general de una oferta excesiva.

El mercado de Newcastle que durante tanto tiempo estuvo en situación deplorable, ha empezado a tomar el desquite y por el volumen de negocios es en la actualidad uno de los que presentan mejores perspectivas. Todos los carbones de vapor se están colocando sin dificultad dentro del coeficiente de producción autorizado oficialmente, por lo cual los propietarios de las minas están haciendo gestiones para lograr que dicho coeficiente sea aumentado.

En el mercado de Glasgow los altos precios alcanzados por algunas variedades son, en cierto modo, artificialmente forzados por las restricciones impuestas a la producción, las cuales reducen la oferta a veces en grado excesivo. Esta característica es actualmente común a muchos de los mercados ingleses y ha sido durante bastante tiempo un rasgo saliente del mercado de Hull, según pudo verse en algunas de nuestras anteriores informaciones.

# El Decreto de creación de la Subsecretaría de la Marina Civil

(Continuación).

Art. 37. El Reglamento del Consejo Superior de Servicios Marítimos que ha de redactar la Ponencia designada en cumplimiento del apartado B) del artículo 3.º adicional de la ley de la Subsecretaría de la Marina civil, determinará los asuntos en que deban ser oídos, necesariamente, el pleno del Consejo Superior o la Comisión permanente, así como el régimen interior del Consejo.

*Del Instituto Español de Oceanografía*

Art. 38. El Instituto Español de Oceanografía constituirá con el personal de que dispone actualmente, la Sección de Industrias derivadas del mar, a cuyos servicios se agregarán los estudios científicos que son peculiares de dicho Instituto y demás funciones que se le encomienden y que no se hayan previsto por este Reglamento.

Conservará su denominación y régimen actuales, conforme a su Reglamento vigente de 24 de enero de 1929, salvo lo dispuesto en el presente, y de él seguirán dependiendo la Biblioteca que posee y los Laboratorios costeros que exis-

ten o que se creen en lo sucesivo. El Instituto Español de Oceanografía formará los Biólogos y Químicos a que se refieren los artículos 48 y 62; expedirá los certificados de especialidad de pesca de que trata el artículo 53; continuará realizando sus funciones docentes, de investigación y divulgación; asegurará la continuidad de la participación de España en las Comisiones internacionales de que forma parte en lo que guarda relación directa con sus fines; tendrá autonomía científica y dependerá directamente del Subsecretario, con el que despachará el Director del Instituto, Jefe

de la Sección de Industrias derivadas del mar; continuará sus publicaciones con sujeción a los créditos que para este fin consigne el presupuesto y propondrá al Subsecretario la organización y realización de campañas oceanográficas.

Art. 39. El Instituto Español de Oceanografía se dividirá con arreglo a lo que determina el artículo 19 del presente Reglamento, en los cuatro Departamentos o Subsecciones que se expresan a continuación:

1.ª De Oceanografía en general y con especial aplicación a la pesca, la que, además

**MUÑUZURI S.A.**  
APARTADO 49  
**BILBAO**

**PINTURAS**  
SUBMARINAS,  
INDUSTRIALES y  
DECORATIVAS  
PARA

**ASTILLEROS**  
**BUQUES MERCANTES  
Y DE LA ARMADA  
YATES Y BOTES**

LICENCIAS DE FABRICACIÓN  
V. HÖVELING  
HAMBURGO  
STANDARD VARNISH WORKS  
NEW YORK



del estudio físico, litológico y dinámico de los mares españoles, Marruecos y Colonias, tendrá a su cargo el trazado de Cartas de pesca y la creación y organización de un servicio de avisos a los pescadores, con las indicaciones oportunas para la captura de las diferentes especies según la época y lugar. También se ocupará de la publicación de folletos, unos que se remitirán a los interesados en la pesca, con instrucciones para asegurar una eficaz colaboración de los pescadores en cuanto se refiere al acopio de datos sobre temperaturas, salinidades y demás extremos útiles para la composición de Cartas pesqueras y avisos a los navegantes y otros de carácter eminentemente práctico, para divulgar los conocimientos elementales más necesarios al pescador en el ejercicio y desarrollo de su industria. Al mismo tiempo estudiará y propondrá los aparatos que para la determinación y obtención de los datos necesarios para los estudios del Instituto deberán instalarse en las embarcaciones que resulten más adecuadas según sus características y clases de pesca a que se dediquen.

2.<sup>a</sup> De Química Industrial, en aplicación práctica al fomento de la pesca, en sus conservas y sus subproductos; métodos de conservación de la pesca en fresco y su transporte en frigoríficos terrestres y marítimos; vulgarización de procedimientos de obtención de subproductos de la pesca, estudios e informes técnicoquímicos sobre explotaciones de salinas, yodo y potasa de algas, agar y algiuna; residuos de pescados empleados como abonos; beneficios de cetáceos (aceite y guano); ecite de animales marinos, etc.; propuesta de reglamentación para desagües de aguas residuales de fábricas y lavaderos minerales en la zona marítima; estudio del valor alimenticio de los seres marinos; conservación de redes y artes de pesca. Este Negociado será el encargado de expedir certificados de garantías y de análisis de los productos obtenidos o empleados en la pesca.

3.<sup>a</sup> De Biología: Estudio de los seres que pueblan las aguas del mar, su vida, desplazamientos y emigraciones, alimentación, se-

xualidad, crecimiento, variaciones de tamaño y peso, etc.; vida de las especies comestibles; métodos de cría y engorde de crustáceos y moluscos; repoblación aprovechamiento de puertos, albuferas, estanques litorales, bahías, rías y estuarios; trazados de cartas bionómicas con aplicación a la pesca; propuestas de repoblación ostrícola de las rías y zonas marítimas y marítimoterrestres adecuadas al desarrollo de las industrias ostrícola y de mitilicultura; información técnica sobre construcción de parques y viveros; propuesta de vedas temporales o locales para todas las especies; informes técnicos de explotación y reproducción de parques de mitilicultura y ostricultura; preparación de los datos y estudios necesarios para la implantación por el Estado de pequeños establecimientos o instalaciones modelos del cultivo de aquellas especies marinas para cuyo desarrollo y explotación se presten las aguas de los mares nacionales.

4.<sup>a</sup> De Comercio y Técnica de la Pesca: Se ocupará del estudio y catalogación de las redes y artes de pesca y su rendimiento; bases para la implantación de períodos de veda o de zonas de descanso; registro de industrias derivadas y métodos por ellas empleados; estudio y discusión de los datos numéricos de producción y consumo; estudio de los medios de difusión y consumo; estudio de los medios de difusión de los productos pesqueros dentro y fuera de España; métodos de pesca empleados en el Extranjero; estudio de los mercados nacionales y extranjeros para los productos y subproductos de la pesca; cotizaciones de sus valores; estudios comparativos del coste de su transporte en vías terrestres y marítimas nacionales, y en relación con las del Extranjero; estudio de los distintos impuestos que gravan la pesca; control de mercados y lonjas de pescados. Todo ello en conexión con los demás Departamentos ministeriales que tengan relación con estas actividades.

Este Negociado estará en relación con la Sección de Estadística de la Secretaría general, proporcionando a ésta las indispensables bases científicas.

El Instituto Español de Oceanografía dispondrá para sus trabajos de un buque equipado con todo el instrumental para las instalaciones necesarias.

Además de los Laboratorios de Santan-

der, Palma de Mallorca, Málaga y Las Palmas, que actualmente dependen del Instituto, se organizará otro en Vigo, y se adjudicará a cada uno de ellos la siguiente misión:

(Continuará).

## Andrés Ruiz de Velasco

Calle del Carmen, 30, 32 y 34 - GIJÓN

CONSIGNACIONES :: FLETAMENTOS :: CARBONES :: SEGUROS

AGENCIA DE ADUANAS

Teléfono 19-05  
Apartado N.º 201

Telegramas { "RUIDEVELASCO, GIJÓN"  
Telefonemas {

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

Acaba de publicarse

### VULGARIZACIÓN DEL SEGURO MARÍTIMO por FLAVIO ENCISO

Contiene esta obra las traducciones de las Pólizas Inglesas - Reglas de York y Amberes - Compromiso de Resarcimiento del Lloyd's (Average Bond) - Contrato de Salvamento del Lloyd's «No cure no pay» - Explicación de los Riesgos cubiertos por las pólizas inglesas con recomendaciones a los Capitanes en los casos de accidentes - Lista completa de Agentes del Lloyd's

Precio de la obra: 18 ptas. en Bilbao y 19 ptas. incluyendo franqueo, para el resto de España

Pedidos a su autor

Ledesma, 30, 1.º - BILBAO

## CORCHO HIJOS, S. A. SANTANDER

Reparación de Buques-Dique seco de carena al lado de los Talleres para buques hasta 7.000 toneladas - Construcción de Buques-Soldadura eléctrica y autógena-Reparación y construcción

Teléfono: Dique de maquinaria-Turbinas hidráulicas-Fundición de hierro. Apartado de y Oficina, 12-02 Fabricación de aparatos sanitarios en hierro esmaltado. Correos 83

Dirección telegráfica y telefónica: CORCHO - SANTANDER



Lubrificantes "Atlantic"



# SECCIÓN DE PESCA



## UNA QUINCENA POCO FAVORABLE

Los resultados obtenidos en la pasada quincena han sido poco halagadores, pues la mayor parte de las caladas obtenidas fueron sumamente flojas, no ayudando por otra parte el tiempo, que algunos días se mostró hosco, impidiendo que las faenas de pesca se pudieran realizar normalmente.

Escasearon las capturas de merluza y pescadilla, que a pesar de ello sólo se vendió a precios regulares y únicamente se notó algo de besugo que empieza a aparecer por estas playas con más intensidad, consiguiendo una

pareja pequeña una marea de 46 cajas, que vendió a un precio promedio de 2 pesetas el kilo. También se capturó alguna cantidad de abadejo; pero en cuanto a las demás clases, todas escasearon.

Las parejas que trabajaron en la Estaca no hicieron marcas de buen rendimiento, no pasando de mediano resultado las que más. Predominó en estas caladas alguna abundancia de potas.

En resumen: la generalidad de las parejas terminarán el mes sin cubrir sus gastos de explotación.

## Promedio de precios obtenidos en las ventas de pescado efectuadas en la Rula de Gijón, desde el 11 al 25 de Noviembre de 1932

CLASE DE PESCA	11	12	14	15	16	17	18	19	21	22	23	24	25
Merluza.....	3,19	3,29	3,30	3,20	3,40	3,29	3,19	3,19	3,17	3,29	3,20	3,30	3,19
Pescadilla. ...	1,43	1,50	1,35	1,48	1,42	1,31	1,50	1,41	1,37	1,50	1,39	1,43	1,32
Besugo.....	2,03	2,49	2,00	2,05	2,09	2,00	2,00	2,06	2,13	2,14	2,09	2,29	1,92
Pancho.....	1,38	2,00	1,50	1,40	1,50	1,26	1,50	1,50	1,45	1,49	1,47	1,29	1,42
Gallos.....	0,89	1,00	0,80	0,87	1,00	1,00	0,98	0,89	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Congrio.....	2,06	2,19	1,80	2,13	2,00	1,84	1,80	1,78	1,87	1,90	1,90	2,00	1,81
Congria.....	1,38	1,80	1,50	1,40	1,50	1,33	1,51	1,41	1,33	1,28	1,50	1,14	1,46
Barbadas....	0,76	0,87	0,72	0,76	0,72	0,75	0,72	0,72	0,70	1,00	0,77	0,92	0,72
Potas.....	0,88	1,00	1,00	0,87	1,00	0,82	1,00	0,77	1,00	1,00	0,83	0,78	0,88
Matute.....	0,41	0,33	0,33	0,35	0,33	0,41	0,33	0,36	0,35	0,33	0,36	0,33	0,36
Pelao.....	0,42	0,33	0,33	0,35	0,33	0,36	0,33	0,41	0,36	0,33	0,35	0,33	0,36
Chicharros...>	0,33	>	0,32	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
Gallapotas...>	1,37	>	1,89	>	>	>	>	>	>	>	>	>	1,27
Reyes.....>	1,15	>	1,00	1,29	>	1,60	>	0,88	1,00	1,00	2,00	0,78	1,00
Abadejo.....>	1,58	>	>	>	>	1,69	1,49	1,63	1,62	>	>	>	1,78
Lenguados...>	5,16	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
Julias.....>	>	>	>	>	>	1,20	1,27	1,29	>	>	>	>	>
Cabrae.....>	>	>	>	>	>	1,24	>	1,23	>	>	>	>	>
Mero.....>	>	>	>	>	>	>	>	>	3,23	>	3,28	>	>

# MUSEL

Movimiento habido en los turnos par  
desde el 10 al 25 de

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====				
7 Novbre.	12 Novbre.	Artxanda Mendi . . . . .	4.600	Sagunto.
16 id.	cargando	Urola . . . . .	6.200	Barcelona.
16 id.	esperando	Norte . . . . .	5.000	id.
21 id.	»	Mosquitera . . . . .	2.750	Huelva.
25 id.	»	Magdalena R. García . . . . .	4.400	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
31 Octubre.	12 Novbre.	R. Alonso R . . . . .	6.200	Barcelona.
7 Novbre.	cargando	G. Fierro. . . . .	2.350	Salobreña.
18 id.	esperando	Abando . . . . .	2.600	Vallcarca.
21 id.	»	Tarraco . . . . .	2.800	Barcelona.
22 id.	»	A. Senra. . . . .	3.500	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
8 Novbre.	14 Novbre.	Ricardo R. . . . .	2.100	Sevilla.
12 id.	23 id.	Sac n.º 7 . . . . .	1.000	Id.
18 id.	19 id.	Llodio . . . . .	630	Bilbao.
18 id.	25 id.	José María . . . . .	500	Pasajes.
21 id.	cargando	Mina Piquera. . . . .	5.200	Barcelona.
24 id.	esperando	María Amalia. . . . .	700	Cádiz.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
7 Novbre.	11 Novbre.	Elgueta . . . . .	420	Bilbao.
9 id.	12 id.	José María . . . . .	500	Pasajes.
11 id.	23 id.	Ruda. . . . .	480	S. Sebastián
14 id.	24 id.	María . . . . .	400	Id.
14 id.	cargando	Iturri Ripa. . . . .	400	Id.
15 id.	esperando	Astillero . . . . .	470	Id.
17 id.	»	Elgueta . . . . .	420	Vigo.
18 id.	»	Lolina . . . . .	400	Id.
21 id.	»	Suevia . . . . .	420	Bilbao.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
17 Novbre.	8 Novbre.	Sotón. . . . .	1.900	Santander.
21 id.	23 id.	Mina Carrio . . . . .	3.400	Cádiz
21 id.	23 id.	Sama. . . . .	1.040	Bilbao.

# GIJÓN

a carga de carbón por estos puertos  
 noviembre de 1932

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
7 Nvbre.	14 Nvbre.	Numa . . . . .	4.400	Barcelona.
8 id.	12 id.	C. de Zubiria . . . . .	4 600	Tarragona.
10 id.	11 id.	Llodio . . . . .	900	Bilbao.
10 id.	11 id.	Mina Sorriego . . . . .	160	Santander.
12 id.	cargando	Juan Artaza . . . . .	560	Pasajes.
12 id.	12 id.	Mina Sorriego . . . . .	160	Santander.
15 id.	15 id.	Mina Sorriego . . . . .	160	Id.
16 id.	16 id.	Rosario . . . . .	780	Bilbao.
16 id.	23 id.	Agadir . . . . .	620	Id.
17 id.	17 id.	Mina Sorriego . . . . .	160	Santander.
17 id.	21 id.	Roberto . . . . .	150	Vigo.
17 id.	22 id.	Juanito . . . . .	130	Coruña.
18 id.	19 id.	Llodio . . . . .	270	Bilbao.
19 id.	19 id.	Mina Sorriego . . . . .	160	Santander.
21 id.	21 id.	Bodón . . . . .	500	Málaga.
21 id.	25 id.	Jaime Girona . . . . .	3 570	Bilbao.
21 id.	cargando	Storfjeld . . . . .	3 400	Ymuiden.
22 id.	esperando	A. Senra . . . . .	1 300	Barcelona.
23 id.	23 Nvbre.	Mina Sorriego . . . . .	160	Santander.
23 id.	esperando	Espiñeira . . . . .	100	Vegadeo.
24 id.	24 Nvbre.	Llodio . . . . .	900	Bilbao.
===== GIJÓN - DARSENA. F. C. DE LANGREO =====				
5 Nvbre.	11 Nvbre.	Mariavi . . . . .	340	Santander.
7 id.	12 id.	Lekeitiarra . . . . .	220	Zumaya.
7 id.	12 id.	Zubieta . . . . .	170	Bermeo.
7 id.	12 id.	Manuel Millán . . . . .	120	Muros.
7 id.	12 id.	Víctor . . . . .	160	Lequeitio.
9 id.	14 id.	Carmen . . . . .	230	Santander.
9 id.	24 id.	José G. Trevilla . . . . .	260	Id.
11 id.	24 id.	Diciembre . . . . .	150	Coruña.
11 id.	25 id.	Magdalena . . . . .	230	Santander.
14 id.	cargando	San Jorge . . . . .	250	Bilbao.
14 id.	»	Dionisia . . . . .	260	Bermeo.
14 id.	esperando	Galicia . . . . .	320	S. Sebastián.
14 id.	»	Sisarga . . . . .	150	Zumaya.
16 id.	»	Duone . . . . .	180	Id.
17 id.	»	Mariavi . . . . .	340	Santander.
17 id.	»	Ana . . . . .	330	Bilbao.
17 id.	»	Ineschu . . . . .	180	Id.
18 id.	»	Edurne . . . . .	200	Bermeo.
18 id.	»	Josefa Mari . . . . .	230	Vigo.
19 id.	»	Begoña 7. . . . .	195	S. Sebastián.
22 id.	»	Ondárroa . . . . .	100	Lequitio.
24 id.	»	San Eduardo . . . . .	300	Ferrol.

# A V I L E S

Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la 2.<sup>a</sup> decena de Noviembre de 1932

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
<b>2.<sup>a</sup> decena de Noviembre</b>				
8 Nobre.	11 Nobre.	Josefa . . . . .	300	Zumaya.
30 Octubre.	14 id.	Guillermo Schulz. . . . .	3.719	Barcelona.
11 Nobre.	14 id.	Hernani . . . . .	420	S. Sebastián.
13 id.	15 id.	Arnao . . . . .	146	Requejada.
15 id.	15 id.	Belarmina . . . . .	5	Bilbao.
15 id.	15 id.	Inogedo . . . . .	20	Requejada.
9 id.	16 id.	Torras y Bages . . . . .	2.203	Barcelona.
16 id.	16 id.	Manuela E. . . . .	71	Ferrol.
17 id.	17 id.	Arnao . . . . .	7	Bilbao.
18 id.	19 id.	Airoso . . . . .	124	Betanzos.
19 id.	19 id.	Cabo La Plata . . . . .	175	Santander.
<b>TOTAL...</b>			<b>7.190</b>	

## Manuel G. Morán

### EFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

Depositario exclusivo de la Vacuum Oil C<sup>o</sup> 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 "LLOYDS" y todo lo concerniente a ferretería naval, de la casa "Gotscher & C.<sup>o</sup>", 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.<sup>a</sup> decena de Noviembre de 1932

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
<b>2.<sup>a</sup> decena de Noviembre</b>				
9 Nvbre.	11 Nvbre.	Aurora . . . . .	1.028	Bilbao.
9 íd.	11 íd.	Pepín . . . . .	561	Pasajes.
9 íd.	12 íd.	Marqués de Urquijo . . . . .	3.873	Bilbao.
5 íd.	12 íd.	Bodón . . . . .	919	Vigo.
12 íd.	12 íd.	Gijón. . . . .	13	Id.
6 íd.	13 íd.	Mont-Seny . . . . .	862	Huelva.
11 íd.	15 íd.	F. R. San Pedro . . . . .	3.590	Santander.
16 íd.	16 íd.	Josefa . . . . .	319	Pasajes.
16 íd.	17 íd.	Vito . . . . .	196	Zumaya.
14 íd.	17 íd.	Jaime Girona. . . . .	1.785	Bilbao.
16 íd.	17 íd.	Monte Faro . . . . .	9	Santa Marta.
16 íd.	18 íd.	Nervión . . . . .	1.184	Bilbao.
17 íd.	18 íd.	Pepín . . . . .	559	Pasajes.
18 íd.	19 íd.	Bodón . . . . .	430	Málaga.
19 íd.	20 íd.	Jone Miren . . . . .	180	Bilbao.
<b>TOTAL...</b>			<b>15 508</b>	

GRANDES ALMACENES DE EFECTOS NAVALES

DE

**ENRIQUE VALDES Y PRIDA**

PRECIOS SIN COMPETENCIA

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

TELÉFONO 19

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

# EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

Toneladas de carbón embarcadas por los diferentes cargaderos que se citan durante la 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> decena de Noviembre de 1932

		1. <sup>a</sup> DECENA	2. <sup>a</sup> DECENA
<b>MUSEL</b>			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C. ....	Turno 1. <sup>o</sup> .....	12.067,67	731,62
	Id. 2. <sup>o</sup> .....	5.886,53	829,47
	Id. 3. <sup>o</sup> .....	4.780,24	2.344,14
	Id. 4. <sup>o</sup> .....	1.526,80	930,81
	Grúas chicas .....	520,22	268,36
<b>MUSEL</b>			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P. ....	Cargaderos .....	14.556,62	8.499,28
	Grúas chicas .....	842,44	924,15
<b>GIJÓN-DARSENA</b>			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C. ....	Cargaderos .....	2.214,60	1.400,78
	Muelles .....	444,50	435,50
Totales en las dos decenas .....		42.839,62	16.368,11
<b>AVILÉS</b> .....		13.734,00	7.190,00
<b>SAN ESTEBAN PRAVIA</b> .....		24.529,00	15.508,50

## S.A. FABRICA DE MIERES

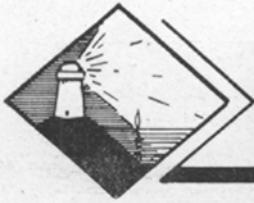
Domicilio social y dirección: **ABBAÑA (Asturias)**

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



## EL COMISARIO DE LOS PUERTOS DE GIJÓN, AVILÉS Y SAN ESTEBAN

El día 25 del pasado noviembre llegó a esta villa el Comisario y representante del Ministro de Obras Públicas en los puertos de Gijón, Avilés y San Esteban de Pravia, D. Justo Somonte Iturrioz, designado recientemente para este cargo, que como es sabido, tiene unas atribuciones extraordinarias.

El Sr. Somonte Iturrioz fué recibido en Oviedo por el Gobernador y aquí por los representantes de la Junta de Obras del Puerto, tomando seguidamente posesión de su cargo. También visitó los puertos de Avilés y San Esteban, acompañado del Gobernador.

Por ahora, el nuevo Comisario ha fijado su residencia en Oviedo.

## LA NUEVA MOTONAVE «ZULOAGA»

En nuestro número anterior dimos cuenta de haber sido lanzado al agua el nuevo buque de la Casa armadora «Antonio Suardiaz», denominado «Cervantes», y hoy tenemos que comunicar que el día 26 del pasado Noviembre fué botada en los Astilleros de Gijón la nueva motonave «Zuloaga», construída por dicha factoría, al igual que el «Cervantes», del que este nuevo buque es compañero.

La operación se realizó felizmente y el nuevo barco vino a fondear por sus propios medios a la dársena del puerto local.

Por este motivo, fué muy felicitado el armador D. Antonio Suardiaz, así como el ingeniero D. Ángel Rivas Suardiaz, autor de los planos de ambos barcos.

## VARADURA DEL «ALBERTO»

El día 18 del pasado, el vapor «Alberto», perteneciente a la Sociedad de Carburos Me-

tálicos, debido a la niebla, tocó en un bajo frente a Cabo Villano cuando se dirigía al puerto de Corcubión, en lastre, procedente de Asturias, abriéndose una vía de agua que le obligó a varar en la playa de Camariñas.

No hubo desgracias personales y parece que se trabaja por poner el buque a flote.

## PARA SOLUCIONAR EL

## PROBLEMA HULLERO

Respondiendo a las promesas hechas por el Gobierno de dictar medidas encaminadas a solucionar el problema hullero, la «Gaceta» del 19 y 20 de noviembre publica disposiciones del Ministerio de Agricultura y de la Presidencia del Consejo de Ministros precisando y aclarando el alcance de la legislación vigente con referencia a la importación de chatarra, autorizando la devolución de los derechos arancelarios satisfechos por los alquitranes de hullas y por las breas de carbones minerales, como medio extraordinario de intensificar la fabricación de aglomerados de carbón de todas clases, y disponiendo se intensifique por los Ministerios de Guerra, Marina y Obras Públicas, la retirada de los menudos de carbón y aglomerados hasta completar la cantidad de cien mil toneladas.

## LA VUELTA AL CARBÓN

Hace unas semanas se celebró en Londres una conferencia organizada por un grupo de diputados iniciadores del movimiento denominado «La Vuelta al Carbón». Dicha conferencia tuvo lugar en la Sección de Minas del Ministerio del Comercio y a ella asistieron, convocados por Isaac Foot, secretario de dicha Sección, representantes de la Asociación

Minera, de la Federación de Mineros y de todas las entidades relacionadas con las industrias del combustible. El objeto principal de la reunión fué el nombramiento de una comisión especial para coordinar las investigaciones científicas sobre los nuevos métodos de tratamiento del carbón e informar sobre las posibilidades de carbonización a alta y baja temperatura, hidrogenación, pulverización, obtención

de combustible sin humo y aplicaciones de la nueva mezcla de carbón y petróleo, experimentada recientemente por la Compañía Cunard de Navegación. La conferencia tomó además otros acuerdos encaminados a inculcar en el país la urgente necesidad de encontrar nuevas aplicaciones para el carbón y sus derivados, como única solución estable y de largo alcance a la crisis mundial de los mercados.

# SOCIEDAD METALURGICA DURO-FELGUERA

Compañía Anónima.- Capital social: 78.000.000 de pesetas



Carbones gruesos y menudos de todas clases y especiales para gas de alumbrado. COK metalúrgico y para usos domésticos.

SUB-PRODUCTOS de la destilación de carbones: *benzoles* auto, lavado, quitamanchas, solvente.

*Sulfato amónico* con 20 a 21 por 100 de nitrógeno.

*Brea: creosota y aceites pesados* para motores semi-Diesel en impregnación de traviesas.

HIERROS Y ACEROS laminados en barras de todas clases y formas para el comercio.—VIGUERÍA y demás hierros de construcción.—CHAPAS, PLANCHAS y PLANOS ANCHOS para construcciones civiles y navales.—

CHAPAS ESPECIALES para calderas.—CARRILES para minas y ferrocarriles de vía ancha y estrecha.—

ACERO EXTRADULCE marca X equivalente al hierro sueco.

Los productos de esta Fábrica han sido reconocidos y aceptados por el Registro del Lloyd de Londres.

*Tubería* fundida verticalmente en batería para conducciones de agua, gas y electricidad, desde 5 hasta 120 centímetros de diámetro, y para todas presiones: *chapas perforadas y cribas, vigas armadas, armaduras metálicas* y demás trabajos de gruesa calderería; *acero moldeado* en todas sus aplicaciones.

## F L O T A

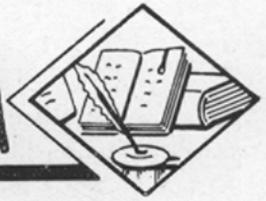
Vapor VALENTIN RUIZ SENEN..	5.860 d. w.		Vapor SOTON.....	2.025 d. w.
Vapor CIAÑO.....	4.570 d. w.		Vapor SAMA.....	1.080 d. w.
Vapor MOSQUITERA.....	2.750 d. w.		Vapor LLODIO.....	950 d. w.

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

Telegramas - Telefonemas: Duro Gijón Duro Duro-Sama



# LEGISLACIÓN MARÍTIMA



## DISPONIENDO SE REVISEN LAS ACTUALES CONCESIONES DE SER- VICIOS DE TELECOMUNICACIÓN

Artículo 1.º Se autoriza al Ministro de la Gobernación para revisar las actuales concesiones de servicios de Telecomunicación, pudiendo llegar incluso a la incautación de aquellos cuya reversión anticipada no signifique indemnización inmediata o considerable del Estado a las entidades concesionarias. Esta revisión tendrá por objeto principal modificar las condiciones económicas de las concesiones para que no haya perjuicio del Estado, y también el de igualar en lo posible los derechos y obligaciones de todos los concesionarios, dejando a salvo las necesidades de la defensa nacional, la soberanía del Estado y el cumplimiento de las leyes de la Nación.

Art. 2.º Asimismo se autoriza al Ministro de la Gobernación para plantear, organizar y desarrollar todos los servicios de Telecomunicación, los cuales serán prestados y explotados por la Dirección general de Telecomunicación, salvo aquellos casos que por razones muy justificadas de índole internacional se estime conveniente otorgar a entidades españolas. Estas concesiones se harán mediante Decreto, acordado en Consejo de Ministros y con sujeción a las siguientes bases:

a) La concesión sólo podrá afectar a servicios internacionales y otorgarse a entidades españolas.

b) Las concesiones especificarán la participación del Estado en los beneficios de la explotación.

c) Las concesiones sólo comprenderán lo taxativamente expresado en cada una. No se interpretarán de una manera extensiva; y toda nueva comunicación o instalación será objeto de una nueva concesión especial.

d) No se otorgará ninguna concesión sin que previamente se demuestre la posibilidad

de la subsistencia del servicio con sus propios medios.

e) Todas las entidades concesionarias quedarán obligadas a adherirse a los Convenios y Reglamentos internacionales referentes a Telecomunicación que estén vigentes en el momento de la concesión y a los que en lo sucesivo sean aceptados por el Estado español. Los cumplirán fielmente no sólo en sus disposiciones obligatorias, sino también en las facultativas o discrecionales que contengan, en la forma y medida que sean admitidas por la Administración española.

f) El Estado ejercerá la intervención e inspección que estime necesaria o conveniente, según se disponga en cada caso, tanto en las instalaciones como en los servicios y en la contabilidad de las empresas concesionarias.

g) Las entidades concesionarias serán, con relación a España, consideradas en el Régimen internacional como administraciones de tránsito, a todos los efectos.

h) El Estado, cuando razones de Gobierno o interés público así lo aconsejen, tendrá la facultad de declarar caducadas las concesiones, de incautarse de las estaciones e instalaciones de toda clase y también de la explotación del servicio. La incautación podrá ser temporal o definitiva, indemnizándose a la entidad concesionaria en la forma y cuantía que se establezca en la concesión respectiva.

Art. 3.º La aplicación de la presente Ley compete al Ministro de la Gobernación.  
Madrid, 10 de noviembre de 1932.

## DISPONIENDO SE RESTABLEZCA EL INCISO C) DEL CUADRO INDICADOR DE MAQUINISTAS

Excmo. Sr.: El Gobierno de la República ha tenido a bien resolver que el inciso c) del Personal de Máquinas determinado por la Orden de 13 de febrero de 1931 («Diario Oficial» núm. 39), sea el que se considere

en vigor, dejando sin efecto la modificación al mismo, hecha por Orden Ministerial de 8 de julio próximo pasado.

Madrid, 17 de noviembre de 1932.

JURADO MIXTO DE TRANSPOR-  
TES MARÍTIMOS, DE AVILÉS :-:

Ilmo. Sr: Visto el resultado de las elecciones verificadas para la designación de los Vocales patronos del Jurado mixto de Transpor-

tes marítimos (Carga y Descarga), de Avilés, este Ministerio ha dispuesto que sean Vocales patronos del expresado Jurado mixto los señores siguientes:

Vocales efectivos: D. Angel Alvarez, don Federico G. Fierros y D. Eduardo Hidalgo.

Vocales suplentes: D. Ceferino Ballesteros, D. Enrique F. Caunedo, D. Manuel Hurlé y D. Javier M. Arcos.

Madrid, 14 de noviembre de 1932.

## S. A. Depósito de Carbones de Tenerife

### — G I J Ó N — CARBONES

**Consignatarios :-: Fletamentos**

**Agencia de las Compañías Hamburguesas**

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

SOCIEDAD INDUSTRIAL ASTURIANA

## FABRICAS DE MOREDA Y GIJON

ACERO siemens básico de todos tamaños, lingotes de fundición y afino :-: ALAMBRES brillantes 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**



# CASA DEL RIO

MUEBLES

INSTALACIONES DE OFICINAS

La mejor orientada en toda clase de instalaciones de negocios en todos estilos y clases

PIDAN PROYECTOS

OVIEDO

Uría, 28

## FERNANDO GARCIA CASTILLO

CONSIGNATARIO DE BUQUES

FLETAMENTOS

Agente de VAPORES COSTEROS S. A., Bilbao

Dirección telegráfica y telefónica: TREVIGAR

Teléfono 1.862 - Oficinas: Calderón, 15, 1.º

**SANTANDER**

## BANCO MINERO INDUSTRIAL DE ASTURIAS

GIJON

CAPITAL: 10.000.000 DE PESETAS

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

Compra-venta de monedas y billetes extranjeros

CAJA DE AHORROS

Intereses que abona: 3 por 100 anual

Dirección Telegráfica: BANMINAS

## ASTILLEROS PIÑEIRO

FERROL (La Graña)

Reparación de buques, máquinas y calderas. Fundición de toda clase de metales.

Soldadura eléctrica y autógena.

Gran Carro Varadero montado sobre rodillos de acero, con calado máximo de 5,50 m. para buques hasta 1.000 tons. situado al lado de los Talleres con servicios de Grúa, agua, aire y energía eléctrica.

Para buques hasta 150 tons. ptas. 200 por varada y estancia en seco seis días. En mayor tonelaje precios convenidos, pero reducidos.

Teléfonos { Astillero N.º 2  
Domicilio N.º 8

## JOSÉ SÁNCHEZ DEL BUSTO

EXPORTACION DE CARBONES

Dirección Telegráfica: } JOSANBUS  
» Telefónica: }

TELEFONO 20-91

Pi y Margall, 35 - 1.º

**GIJON**

## 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

## CONSTANTINO GARCIA Y GARCIA

COMPRA Y VENTA DE HIERROS  
Y METALES VIEJOS

CALDERAS DE VAPOR, marítimas y terrestres  
Anclas patentes y antiguas

Cadenas, Grilletes, Tensores, Guardacabos,  
Pastecas, Faroles, Muelles de Guardines, & &

CADENAS PARA PAREJAS DE PESCA

BALAGÓN, 13 y 24 (Natahoyo) - TELÉFONO 31-27

— ♦ — G I J O N — ♦ —

— T O L D O S Y B A N D E R A S —

“ECHANIZ”

TELÉFONO 25-18

G I J O N

**REEM** suministrará a Vd. el tipo apropiado de aceite o grasa que precise para sus máquinas, motores, etcétera.

Unicos importadores y distribuidores en España de tan acreditados lubricantes

**S. A. REEM**

Apartado 111

O V I E D O

Teléfono 4038

**LA PRESERVATRICE** PARIS  
: 1864 :

SEGUROS DE TRIPULACIONES

Responsabilidad Civil de Farmacéuticos, Combinado de Automóviles, Complementario del de la Vida, Equipajes, Individual de viajes, Transportes, Robo, & . & .

REPRESENTANTE GENERAL:

**D. Eusebio Alvarez Cañedo**

San Bernardo, 107, bajo

**G I J O N**

**LEOPOLDO LÓPEZ BARRUTIA**  
**BILBAO**

Armador y Consignatario de Buques

Comisiones - Representaciones - Fletamentos

Apartado 127

Telegráfica  
Telefónica

**Kataliñ**

# NIGANOR NOVAL HEVIA

## GIJÓN

MADERAS PARA MINAS  
SIERRAS MECÁNICAS  
Y CARBONES

Armador del vapor **C. HEVIA**  
220 tons.

Marqués de San Esteban, 31  
Teléfono 11-37

# LUIS LIAÑO (S. en C.)

ARMADORES Y CONSIGNATARIOS DE BUQUES  
**SANTANDER**

Telegramas } **LIAÑO**  
Telefonemas }

Apartado 18 :: Teléfono 2850

Oficinas: Paseo de Pereda, núm. 35

# Ceferino Ballesteros

## GIJÓN - MUSEL

CONSIGNATARIO DE BUQUES  
AGENTE DE ADUANAS  
CARBONES - FLETAMENTOS  
COMISIONES - CONSIGNACIONES  
MADERAS PARA MINAS

# CASA CENTRAL

Paseo del Prado, 6  
**MADRID**

Sucursales { **AVILES**  
**GIJÓN**

Telegramas y Telefonemas: **BALLESTEROSCO**

# Juan Navarro Dagnino

CAPITAN DE CORBETA

**AVILES**

**PUBLICISTA DE OBRAS NAUTICAS**

El giro-compás (Aguja giroscópica)

Manejo de las cartas marinas inglesas y españolas

Vocabulario marítimo inglés-español y español-inglés

Gran tratado de maniobra de buques "Arte Naval"

Edición española de las tablas de Newton y Pinto

Tratado de navegación "Manual del Oficial de Derrota"

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

Pedidos al autor.

Minas de Respinedo

# JESUS FERNANDEZ

OFICINAS:

Marqués de San Esteban, número 2

**GIJÓN**

# VAPORES DE GUMERSINDO RIESGO VALLINA

GIJÓN

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.  
Iolima... 400 } Margarita 270  
Africana.. 150 }

## Cía. T. V. LITORAL ASTURIANO (S. A.)

FUNDICION DE HIERRO Y BRONCE

LA MARUCA - TELÉFONO 191

Director: ALADINO MENÉNDEZ

Ingeniero Industrial

REPARACIÓN DE BUQUES

Construcción y reparación de máquinas y calderas. Soldadura eléctrica y autógena

SAN JUAN DE NIEVA AVILÉS Teléfono 10

## 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 GIJÓN Teléfono 32-14

## AGENCIA MARÍTIMA GONZALEZ-ALEGRE HERMANOS

VIGO  
&  
VILLAGARCIA

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

SEGUROS MARÍTIMOS - FLETAMENTOS - COMISARIA DE AVERÍAS  
DESPACHOS DE ADUANAS - COMISIONES - TREN DE GABARRAS

TELEG. }  
TELEF. } ALEGRE  
CABLE. }

A. B. C. code 6.<sup>a</sup> Edic.

## TALLERES DE G. RIERA

GIJÓN

(Próximos al puerto del Musel)

Teléfono 34-44

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

# COMPañIA EUSKALDUNA

## DE CONSTRUCCION Y REPARACION DE BUQUES

### BILBAO

ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE CONSTRUCCIONES NAVALES

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

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

Fundiciones de hierro bronce, acero moldeado y aceros especiales.

Fabricación de tornillos, tuercas y remaches

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

Dirección postal, Apartado 13 - Bilbao

Dirección telegráfica, Euskalduna - Bilbao

## GASCUE Y CRUZ

San Sebastián y Pasajes

Consignatarios

Carbones

Fletamentos

**AGENTES COMERCIALES**

DE LA

Sdad. Metalúrgica Duro-Felguera

Dirección Telegráfica y Telefónica:

**GASCUECRUZ**

Teléfono... 10.435.— San Sebastián

» ... 5.149.— Pasajes

## Jesús García Castillo

Armador y Consig-  
nataria de buques



Fletamentos



Agente de la Compañía  
Naviera

**SOTA y AZNAR**

Telegráficas: JESUSGARCIA

Teléfono 2484

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

# HIJOS DE ANGEL OJEDA

ARMADORES DE BUQUES PESQUEROS

FABRICA DE CONSERVAS

Talleres mecánicos especializados en reparaciones para buques pesqueros.

Construcción de máquinas marinas, máquinas para dinamos, centrifugas, etc., etc.

Telegramas: OJEDA

TELÉFONO N.º 19-37

ARTILLERIA N.º 46

**GIJÓN**

## Viuda de Antonio López de Haro

Consignación de Buques - Fletamentos - Tren de Gabarras - Servicio de remolques  
y aguadas - Agente de Aduanas - Seguros marítimos

Agente de:

Cía. Naviera SOTA y AZNAR, de Bilbao.

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

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

Tampa Inter-ocean Steamship Cº de New-Orleans, LA.

(Servicio regular entre los puertos del Golfo y España)

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

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

The Union Marine Insurance Cº Ltd. de Liverpool. (Seguros marítimos)

**GIJÓN**

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-1.º

Apartado 71 - Teléfono 18-00

# ANTONIO T. VEGA

**G I J O N**

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