



REVISTA QUINCENAL DE FLETES Y CARBONE

AÑO IV | GIJÓN 15 DE ABRIL DE 1933 | NÚM.60

# 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.                              |
| CADIZ.....         | Plaza de Argüelles, 4.                         |
| CORUÑA.....        | Mártires de Jaca, 8.                           |
| GIJÓN.....         | Instituto, 4 y 6.                              |
| SAGUNTO.....       | Libertad, 26.                                  |
| SAN SEBASTIAN..... | Francisco Andonaegui, 49-Pasajes de San Pedro. |
| VIGO.....          | Tomás Alonso, 363 — Bouzas.                    |

**o a sus AGENTE:**

D. ALBERTO ALONSO BERRUETA, Usandizaga, 21 - San Sebastián,  
y Francisco Andonaegui, 5, Pasajes de San Pedro.

D. SANTIAGO MONTENEGRO, Giner de los Ríos, 31 - Vigo.

# EFECTOS NAVALES Y LUBRICANTES MONASTERIO (S. A.)

ALMACENISTAS DE EFECTOS NAVALES

IMPORTADORES DE ACEITES  
Y GRASAS LUBRIFICANTES

Lubrificantes MONASTERIO (Marca Registrada)

Telegramas y Telefonemas: MONASTERIO  
TELÉFONO 27-00 — APARTADO N.º 60

Marqués de San Esteban, n.º 22

GIJON

Correo; Apartado 90

TELÉFONO 24-00

## A. PAQUET

Telegramas

PAQUET

Telefonemas

CONSIGNATARIO DE BUQUES

Muelle, 2, 4 y 6—GIJON

AGENCIA DE ADUANAS

Compañía Trasmediterránea — C.º G.º Transatlántique

CARGA Y PASAJE

PENÍNSULA - AFRICA - CANARIAS

CUBA - MEJICO - ESTADOS UNIDOS

AGENCIA CONSULAR DE FRANCIA

### SOCIEDAD PETROLIFERA ESPAÑOLA.-MADRID

“SHELL”

LUBRIFICANTE PERFECTO

“FLINTKOTE”

ANTICORROSIVO - IMPERMEABLE - AISLANTE

ASFALTOS Y EMULSIONES ASFÁLTICAS

## DOMINGO MUMBRÚ

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS

BARCELONA

Telegramas } DOBRÚ  
Telefonemas }

VIA LAYETANA, n.º 12 - 1.º

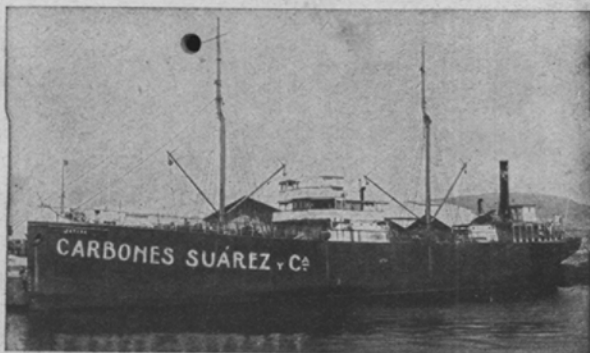
Teléfono núm. 13327

## “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>fonemas } SUARECES

## José Pérez Fernández

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

Teléfono núm. 39

Apartado núm. 20

Telefonemas: PEREZ FERNANDEZ

Vilagarcía de Arosa

Telegramas: PEFERNANDEZ

(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

# CORDELERIAS REUNIDAS, S.A.

Marqués de Valdeiglesias, 5, 2.<sup>o</sup>  
Apartado 375  
Teléfono 92930

**MADRID**

Dirección telegráfica:

**CORESA**

*Nuestras especialidades para la pesca:*

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

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

**FABRICAS:**

**Andrés Garriga, Barcelona.**

**Jaime Ribó, Badalona.**

**Cordelería Domenech Hermanos, S. A., Badalona.**

**Cordelería Mecánica Pardo Baras, S. A., Barcelona.**

**Hiladora Illicitana, S. A., Elche.**

**Hijos de Arrarte, S. L., Santander.**



# "EL ÁNCORA"

## EFECTOS NAVALES

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

ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

**GIJÓN**  
MUELLE, 30

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

### 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)**

### 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

SCOTT'S CODE 10 TH.

Teléfonos 30900, 30908 y 30909

Dirección { Telegráfica } Ferrer-Grao  
              { Telefónica } 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**

### NICOLAS LAFUENTE

ARMADOR Y CONSIGNATARIO

**Velasco, 15 - bajo**     **SANTANDER**

VAPORES

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

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

Telefonemas } LAFUENTELORZA     Teléfonos { Domicilio: 1.722  
Telegramas    { Oficina: 1.187

### 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: Jaenicke

**G I J Ó N**

## 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 COMPAÑIA

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

**GIJON-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 SABAUDDO - NAVIGAZIONE GENERALE

**GÉNOVA**

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

Oficinas: Melquiades Alvarez, 4 - GIJON

## ARTAZA Y COMPAÑIA

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**

Oficina ..... 5025  
» ..... 5259  
Teléfonos { 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 1.228 / Apartado 80**

**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*



|                                          |                           |        |
|------------------------------------------|---------------------------|--------|
| AÑO IV                                   | GIJON 15 DE ABRIL DE 1933 | NÚM.60 |
| REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232 |                           |        |

### DATOS ESTADÍSTICOS

## LA IMPORTACIÓN ASTURIANA DE MADERA PARA MINAS EN 1932

Las anormales circunstancias en que se desarrolló la industria hullera durante el año pasado y que llevaron a la misma por caminos de crisis aguda en la cual se encuentra cada vez más profundizada, repercutió, naturalmente, en las demás ramas de la industria y comercio que viven al amparo de dicha actividad.

Una de las más lesionadas ha sido, sin duda, la de madera para minas, ya que pueden calcularse en 25.000 tons. menos las que se importaron en nuestra región durante el ejercicio pasado. Los conflictos sostenidos que motivaron diversas huelgas, la reducción de producción de hulla y la norma adoptada por casi todas las empresas de no reunir importantes «stoks» de estas maderas, ante los actuales momentos de crítica situación económica, fueron los factores que contribuyeron a tal descenso en la importación.

Los datos suministrados por la Asociación Patronal de Mineros de Asturias, proveedora del 80 por 100 de la madera que consumen las minas de esta cuenca hullera, son los siguientes:

| AÑOS            | BUQUES  | TONELADAS  |
|-----------------|---------|------------|
| 1931            | 612     | 140.495,75 |
| 1932            | 644     | 120.208,80 |
| Diferencia en + | 32 en - | 20.286,86  |

Como se observará, aumentó el número de buques fletados y sin embargo acusa descenso el tonelaje transportado. Esto es, sin duda, debido a la precisión de no reunir considerables partidas de madera por las causas antes apuntadas y de ahí la conveniencia de concertar viajes con barcos de porte reducido.

Dicha mercancía fué recibida por los tres principales puertos de nuestra región y también por vía terrestre, realizándose en la proporción siguiente:

|                          |                  |
|--------------------------|------------------|
| Gijón-Musel.....         | 111.517,28 tons. |
| Avilés.....              | 1.081,20 »       |
| San Esteban de Pravia... | 361,00 »         |
| Vía terrestre.....       | 7.249,41 »       |

La madera fué distribuída y consumida por las empresas hulleras siguientes, cuyos datos

se consignan por minas y por piezas aproximadas:

|                                 |           |
|---------------------------------|-----------|
| S. Metalúrgica Duro-Felguera.   | 1.838.835 |
| S. A. Fábrica de Mieres . . . . | 357.706   |
| Hulleras de Turón S. A . . . .  | 270.161   |
| Hulleras de Veguín y Olloniego  | 91.988    |
| Carbones Asturianos . . . . .   | 226.271   |
| Quintana y Bertrand . . . . .   | 139.456   |
| Hulleras de Anieves . . . . .   | 23.290    |
| Total de piezas en 1932 . . . . | 2.947.707 |
| » de » en 1931 . . . . .        | 3.305.903 |
| Menos en 1932 . . . . .         | 358.196   |

Y para su transporte hasta las minas se emplearon los vagones siguientes.

|                              |        |
|------------------------------|--------|
| Compañía del Vasco . . . . . | 263    |
| » de Langreo . . . . .       | 12.120 |
| » del Norte . . . . .        | 4.528  |
| Total en 1932 . . . . .      | 16.911 |
| » en 1931 . . . . .          | 18.037 |
| Menos en 1932 . . . . .      | 1.126  |

\*\*\*

Nuevamente tenemos que ocuparnos de la tarifa improcedente que se aplica en el Impuesto de Transportes de la madera en rollo para minas, así como también de las penalidades en que incurren frecuentemente los buques que transportan esta mercancía.

A pesar de cuantos razonamientos se han expuesto en instancias elevadas a la Dirección General de Aduanas y los diversos artículos publicados en algunas revistas profesionales recabando que el Impuesto de Transportes para esta mercancía sea liquidado por la

partida 38, aún no se ha conseguido tan justa modificación y continúa gravándose en 1,50 pesetas por tonelada y asimilando estas maderas a la pasta para fabricar papel, en lugar de equipararla a la partida que se aplica para las primeras materias y madera labrada, la cual devenga 0,75 pesetas por tonelada.

Otra cuestión que también está originando muchos perjuicios, son las frecuentes multas que se imponen a los buques que transportan dichas maderas por las diferencias del peso que resulta en la descarga en relación con el declarado en las hojas de Aduana.

Sobre este punto ya hemos tratado en diferentes ocasiones y volvemos ahora a significar lo preciso que es el que el Impuesto de Transportes se cobre por el peso que resulte a la descarga, ya que como es sobradamente sabido, es de todo punto imposible determinar éste en los puertos de carga, por no existir allí medios para ello, y de ahí que se declare un tonelaje aproximado, pero que está sujeto a fácil error, máxime tratándose de esta mercancía cuya densidad tiene mucha diferencia entre estar seca o verde o también por embarcarse en rías donde el agua es dulce y, por lo tanto, diferentes los calados del buque o como en muchos casos se realiza, con este varado.

Como antes decimos, todas estas penalidades se evitarían cobrando el Impuesto de Transportes en el puerto de descarga solamente o la diferencia del peso resultado, pues es lamentable que se impongan fuertes multas cuando no hay pretensión de cometer fraude.

## 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 —       |  |                                |           |





# MERCADO DE FLETES



Cada día se acentúa más la aglomeración de buques en estos puertos y principalmente los de pequeño tonelaje, los cuales se hallan sometidos a los diferentes turnos de carga. Dicha aglomeración no es debida a la abundancia de órdenes de fletamento, sino a la lentitud con que se llevan a efecto los embarques de carbón, motivado a estar casi todos designados para clases de las cuales no hay existencias, y es, por lo tanto, preciso a que se extraigan de las minas, prolongándose por ello las esperas, que se hacen interminables.

La demanda de buques es floja para todos los sectores, y hasta los de pequeño porte que se venían colocando con alguna facilidad, se hallan actualmente con carencia de viajes, debido a la llegada de numerosos vele-

ros que se ofrecen para todas las direcciones.

Los tipos de flete, aunque se vienen sosteniendo, como ya son suficientemente reducidos y las demoras que sufren los buques en los embarques son considerables, hace que los armadores liquiden los viajes con pérdidas importantes, y si a esto se une el aumento de gastos por la nueva ley de accidentes y la reciente disposición aumentando en 1,25 pesetas el precio del carbón para consumo, la perspectiva es completamente desoladora para el negocio naviero, que tampoco puede tener la esperanza de una reacción en el mercado de fletes. Esto afianza cada vez más la suposición de que serán amarrados nuevamente algunos buques, si la situación actual no sufre un cambio favorable.

---

## ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

---

### GIJÓN a

|                     |         |            |         |
|---------------------|---------|------------|---------|
| San Sebastián..—Vp. | 400 ts. | Ptas. 13,— | Langreo |
| Bilbao.....—»       | 650 ts. | » 12,—     | íd.     |
| Santander....—»     | 600 ts. | » 7,—      | Norte   |
| Id.....—»           | 250 ts. | » 11,—     | Langreo |
| Astillero.....—»    | 300 ts. | » 11,50    | íd.     |
| Coruña.....—»       | 200 ts. | » 11,—     | Norte.  |
| Corcubión.....—»    | 600 ts. | » 11,50    | íd.     |
| Vigo.....—»         | 480 ts. | » 14,50    | Langreo |

### AVILÈS a

Bilbao.....— Vp. 1.000 ts. Ptas. 7,—

### PRAVIA a

Santander.....— Vp. 800 ts. Ptas. 7,—

### RETORNOS:

|                        |           |         |            |
|------------------------|-----------|---------|------------|
| Bilbao-Musel....—Vp.   | 500 ts.   | pinos   | Ptas. 10,— |
| Cedeira-Musel...—»     | 200 ts.   | »       | » 9,—      |
| Cartagena-Requejada.—» | 1.000 ts. | mineral | » 15,—     |
| Pinatar-Guetaria..—»   | 1.000 ts. | sal     | » 14,—     |

# Hijos de CASIMIRO VELASCO

Telegramas y Telefonemas: **CASIMIRO**

Apartado núm. 67

Teléfono 32-00

**GIJON**

Agentes de las líneas de navegación:

NORDDEUTSCHER LLOYD

LLOYD ROYAL BELGE

DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT «NEPTUN»

Wm. H. MULLER & C.º

THE ISAACS LINE

GANS STEAMSHIP LINE

CORRESPONSALES DE LA AMERICAN EXPRESS C.º

## AGENCIA DE ADUANAS

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



## 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 Trasmé-  
diterránea, de Isaac's Line y de la  
Compañía Neptunia.

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



Este mercado continúa con buena demanda para los cribados, galletas y granzas, careciendo las minas de existencia de las dos primeras clases, a cuyos pedidos no pueden atender con la puntualidad que los consumidores desean. Los menudos, aunque van saliendo, no es en la cantidad suficiente para que disminuyan en poco tiempo los grandes «stocks» que existen.

La restricción en la producción para normalizar la industria hullera viene ocasionando grandes demoras a los buques, principalmente a aquellos que han de embarcar granos, aglomerándose éstos en los diferentes turnos que existen en los puertos de Asturias.

Las cifras obtenidas en la primera decena de abril, aunque han disminuido algo de las conseguidas en la tercera de marzo, vienen a ser semejantes a las que se hacían antes de la huelga. Por Gijón-Musel se embarcaron 47.562,99 toneladas, 19.367 por Avilés y 13.563 por San Esteban de Pravia.

La «Gaceta» del 9 del corriente ha publicado la orden siguiente del Ministerio de Agricultura:

Visto lo que dispone el artículo 3.º del Decreto de fecha 28 de Marzo último, que

en el momento en que empiece a regir la nueva ley de Accidentes del Trabajo se elevará el precio de los carbones que se vendan a las industrias obligadas y almacenistas en la cantidad necesaria para compensar el aumento que en el precio de costo de la producción total se origine por la aplicación de aquélla,

El Comité Ejecutivo de Combustibles, en sesión celebrada el día 1.º del corriente, ha acordado fijar en pesetas 1,25 (una peseta con veinticinco céntimos) el aumento que sobre los actuales precios de venta de los carbones suministrados a las industrias obligadas y almacenistas ha de aplicarse a partir del 1.º de Abril en cumplimiento de la disposición arriba indicada.

Este aumento de precio tendrá carácter provisional y regirá hasta que la Comisión Interministerial creada por el mismo Decreto haya determinado la verdadera proporción en que influyen sobre el costo total por el concepto de accidentes los de carácter leve y los graves, objeto de seguro obligatorio, habiendo entonces de ser revisado y estableciéndose en consecuencia el aumento que con carácter definitivo haya de aplicarse.

## 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



# Complejidad del problema naviero

Es cada día más evidente que una de las características más acentuadas de la economía internacional en los tiempos que corren es la interdependencia de los problemas que aquella plantea. Hoy no es posible enfocar aisladamente ninguno de estos problemas al tratar de resolverlo, porque la solución así encontrada repercutiría, casi seguramente, en sentido desfavorable, sobre algún otro problema con él relacionado. Un ejemplo muy claro es el que nos ofrecen la crisis naviera y los distintos proyectos que para remediarla se vienen proponiendo. Lo que principalmente requiere la situación de esta industria, como de tantas otras, es un reajuste en las normas del comercio internacional, reajuste que tenga en cuenta los nuevos factores que en ese comercio han introducido los progresos de la técnica, la gigantesca conmoción de la Guerra Europea, la nacionalización de la industria y otra porción de elementos característicos de la época moderna que estaban ausentes de las premisas en que se basaron las viejas normas todavía vigentes. El complejísimo engranaje de la gran máquina financiera mundial necesita de una seria reparación. Sin que pretendamos devanar aquí la enredada madeja del problema naviero internacional, parece indudable que éste no es más que un caso par-

ticular del desequilibrio actual de la economía que trastorna, en mayor o menor grado, todas las industrias. Apenas transcurre un día sin que alguna de éstas que, a costa de un derroche de esfuerzo y de inteligencia, había logrado alcanzar una relativa organización, vea perturbado su funcionamiento por algún factor inesperado que escapa por completo a su control. En el caso del comercio marítimo, una simple fluctuación en la cotización de las distintas divisas monetarias, puede desplazar repentinamente el tráfico de un lugar a otro, paralizar la flota de un país, matar por completo la actividad de un mercado. Una nueva tarifa aduanera, implantada para proteger a tal o cual industria, tiene, como es bien sabido, un efecto inmediato en las importaciones y exportaciones, no sólo del producto protegido, sino de otros muchos de los que constituyen el comercio exterior de la nación respectiva. La imposibilidad de prever con exactitud la calidad y grado de estas repercusiones, hace particularmente aleatoria la situación de la industria naviera en las nuevas circunstancias económicas del mundo moderno y coloca a las personas directamente interesadas en esta industria en una posición parecida a la de los peones en un juego de ajedrez.

X. X.

## 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**



# MERCADOS EXTRANJEROS



## FLETES

En el mercado de la Plata se siente alguna animación, pero debido a la abundancia de buques disponibles y los bajos tipos de flete que se ofrecen, no han llegado a ultimarse las muchas operaciones que se esperaban. Desde Montreal han sido fijados algunos buques para granos, pero en la sección Este apenas si se concertaron fletamentos.

Desde San Lorenzo han sido fijados tres barcos a 15/3 y para otro disponible inmediatamente se pagó 14/6 destino a R. U.-Continente, opción Havre-Hamburgo; también para puertos escogidos del Continente se ha fijado otro barco de 7.500 tons. a 14/9.

Para azúcar de Cuba se ha concertado un buque de 6.500 tons. con destino a R. U.-Continente a 14/6. Hay alguna demanda de tonelaje para granos desde Valcouver, cerrándose operaciones a 19/-, pero los demás mercados de América están completamente tranquilos.

La demanda de buques para embarques de granos del sector de Australia se halla paralizada de momento. Los embarques de alubias en Manchuria son llevados a efecto sin interés, ya que escasean los cargamentos completos, realizándose únicamente en pequeñas partidas que son tomadas por los buques de línea regular.

Tanto en el Danubio como en el mar Negro pocas han sido las operaciones llevadas a cabo. Desde Poti a Nicolaiff para puertos de Norte América, se ha fletado un buque de tamaño grande con cargamento de manganeso a 2,40 dólares.

Las condiciones en la exportación de carbones no siente cambio alguno, manteniéndose en su estado estacionario.

Para minerales de hierro desde el mediterráneo y norte de España, existen muy pocas órdenes que son tomadas sin interés.

## CARBONES

En el mercado de Cardiff se nota cierta tendencia a descenso en la demanda, ya que la mayor parte de los exportadores se encuentran con las necesidades cubiertas para más de quince días. Esto ha producido buena reducción en los embarques y por tal motivo hay bastantes cargaderos libres. Abundan las existencias para los suministros de casi todas las clases; las briquetas y los coks se encuentran estacionados.

En Swansea continúa aquel sector desenvolviéndose con irregularidad en la demanda de antracitas, a pesar del favorable estado para los embarques. Los cribados de primera clase se mantienen bien, teniendo una demanda constante, pero las otras clases se ofrecen con insistencia, teniendo los precios una tendencia variable, dado lo limitado que por el momento es el mercado. Los ovoides de primera clase son bastante requeridos, manteniéndose en sus precios.

La demanda en el mercado de Newcastle se encuentra paralizada por el momento, siendo la producción superior a la demanda. Las clases superiores para carboneras del Tyne y Durham se ofrecen a precios bajos. Los menudos de Blayth y Tyne carecen de demanda y las existencias de menudos para fragua y cok aumentan dada la poca salida que tienen.

En Mersey se encuentra firme su mercado debido a la demanda habida para cumplimentar antes de las fiestas de Pascua y en muchos casos las minas han dispuesto del total de sus reservas de cribados, galletas y granzas lavadas.

La situación del sector de Glasgow continúa débil para los granos, teniendo la generalidad de las minas necesidad de pedidos para poder llegar a descongestionar sus depósitos, actualmente abandonados.

# GUMERSINDO JUNQUERA

## GIJON - MUSEL

Armador - Consignatario de Buques  
Carbones - Fletamentos



|                      |             |
|----------------------|-------------|
| <b>VAPORES</b>       |             |
| LUIS ADARO.....      | 3 400 Tons. |
| MARIA ADARO... ..    | 3.650 »     |
| GUMERSINDO JUNQUERA. | 5.800 »     |
| MARUJA Y AURORA..... | 6 850 »     |

TELÉFONO 17-00

APARTADO 176

TELEGRAMAS:

**JUNSECA**

**GIJON**

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

## 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**



MARCA

REGISTRADA

## Lubrificantes MARYLAND

TIPOS ESPECIALES GARANTIZADOS PARA AUTOMÓVILES,  
CAMIONES, INDUSTRIAS Y MÁQUINAS MARINAS

**Maryland, S. L.**

Plaza 6 de Agosto  
(esquina a Pelayo)

Apartado núm. 140 **GIJÓN** Teléfono núm. 22-20



# ¿Tiene solución el problema hullero?

Por MANUEL SAENZ DE SANTA MARÍA (Ingeniero de Minas).

Si la cuestión se examinara con un criterio simplista, desprovisto de prejuicios de toda clase y el problema se planteara, con verdadero deseo de resolverlo por parte de todos los elementos afectados y por el Estado, no existe la menor duda de que la respuesta sería afirmativa.

Pero en el país de los prejuicios, de los refranes y las frases hechas, para resolver todas las situaciones y donde los individuos y las colectividades se dejan morir antes de cambiar de postura o tomar el mal menor, y donde el espíritu individualista de los que algo poseen es una cosa inconvencible, nuestra opinión no puede ser optimista. Probablemente será precisa la ruina, casi general de la industria, para que sus elementos todos, el Estado mismo, reaccionen en una labor positiva de conjunto que es indispensable.

Hay que estudiar un poco serenamente las bases sobre las que se encuentra cimentada la industria hullera para comprender inmediatamente que es un edificio que se viene abajo si no se refuerzan y modifican esencialmente sus cimientos.

Los habitantes de esa estructura no parecen haberse dado cuenta, al menos suficientemente, de que todo el asunto hullero está siendo la resultante de unas directrices tales, que solo pueden conducir al hundimiento de una industria de la que todos han de vivir y de la que depende cosa tan grave como es la independencia nacional.

Esas directrices son:

El precio de costo, representado por una curva que asciende constantemente.

El precio de venta, que habiendo pasado a colocarse por debajo del costo, sigue una curva continuamente descendente.

El consumo, en curva rápidamente descendente.

La solución del problema hullero vendrá cuando estas curvas modifiquen sus inclinaciones, tomando la de consumo un sentido ascendente y manteniendo las de costo y venta el debido paralelismo y distancia positiva.

¿Es que la trayectoria de las directrices señaladas es imposible de modificar? Veámoslo con un espíritu crítico, desprovisto totalmente de parcialismos de clase.

Dos cuestiones son las que fundamentalmente hay que conseguir resolver: el aumento de la demanda de carbones nacionales y la indispensable distancia positiva entre los precios de costo y venta.

¿Cómo y donde ha de actuarse para llegar a ese resultado?

## INCREMENTO DE LA DEMANDA

Para conseguir ese incremento de la demanda de carbón nacional los factores a analizar son tres, a saber:

Gradual renacimiento del orden social y confianza del capital que dé por resultado la avivación de las iniciativas y reanimación de los negocios, aumentando la capacidad adquisitiva del mercado nacional.

Acción reguladora sobre la importación extranjera de una manera directa o indirecta.

Acomodamiento del consumo industrial



de los combustibles a las características del carbón nacional, es decir, al empleo de menudos y revalorización de éstos para ensanchar su campo de aplicación.

#### RENACIMIENTO DEL ORDEN

##### SOCIAL Y ECONÓMICO :—:

El primer factor influyente en la demanda, que es el de resultados más importantes, está fuera de toda actuación patronal u obrera, en el campo de la minería. Es, en cambio, cuestión de Gobierno, el restablecimiento de la disciplina social, el encauzamiento por vías legales de las reivindicaciones sociales, para devolver al país un mínimo indispensable de normalidad y confianza que ha de producir, quizás más rápidamente de lo que muchos se creen, la reanudación de actividades económico-industriales. No se puede negar que los intereses de Valores del Estado, los de Obligaciones de la Industria privada y los rendimientos normales del capital, viven un período de acumulación determinado por la falta de tranquilidad y de orden social, pero así como el capital es de una medrosidad exagerada en nuestro país, también posee una avidez extraordinaria de rendimiento y dado que la inversión en el extranjero es hoy peligrosa, en el momento en que exista ese mínimo de orden social necesario esas acumulaciones han de emplearse inmediatamente en los negocios y las industrias, acelerando el pulso adquisitivo en progresión creciente. Extiéndase el orden social, que no es la innecesaria represión de aspiraciones justas, sino el encauzamiento de las mismas y la destrucción de pasiones anárquicas y los resultados han de tocarse seguidamente. Esto es todo lo que necesita España, poner un poco de paz y de fraternidad en los espíritus y hasta ahora no se hace sino lo contrario por parte de todos.

#### REGULACIÓN DE LA IMPORTACIÓN

El segundo factor que interviene en la demanda de carbones nacionales es el de la importación extranjera.

En ninguna cuestión como en esta se han manejado tanto los eternos tópicos españoles que esgrimimos por pereza mental y por comodidad material. Elementos bien despiertos se aprovechan de esto para sus conveniencias personales.

Es posible que muchos no lo crean, pero se puede afirmar que no es de Inglaterra de donde nace la mayor dificultad para intentar una regulación racional de la importación.

El lector pensará inmediatamente que es de Levante de donde ante el temor de represalias inglesas se alza el clamor y la protesta. Aparentemente, sí, los agricultores levantinos de buena fe, y en defensa de sus legítimos intereses, tan importantes globalmente, como los hulleros, son los que se oponen a que se toque siquiera esta cuestión de regulación de la importación inglesa. Pero en el fondo, son instrumento de otros intereses que los agitan y ofuscan, llevando la inquietud a sus espíritus para sus particulares fines comerciales.

Es increíble, pero cierto, que ante el solo hecho de proponer el estudio de la regulación de aquella importación, sea de España y de ¿españoles? de donde parte el grito de alarma que se dirige a la Cámara de productores ingleses para que sus gobiernos reclamen y a los agricultores de Levante para que alcen su protesta.

Son intereses importadores de carbón inglés los que desencadenan todo el espectacular desarrollo de fuerzas con el necesario «cammouflaje» de intenciones.

Cabe preguntar, por el lector ingenuo, como pudo implantarse una parte del Estatuto Hullero, la que se refiere a la obligatoriedad de todo o parte del consumo de carbón nacional a las industrias españolas protegidas, sin que el clamor de esos intereses antes señalados ni la temida y fantástica represalia inglesa se produjeran. Sin embargo, la implantación de esas medidas ha restringido grandemente la importación sin que se hundieran las esferas, sin que los frutos de Levante perdieran su mercado normal y sin que se diera lugar a incidentes diplomáticos de importancia.

¿Cómo se explica ésto y cómo puede hoy considerarse poco menos que catastrófica la iniciación de negociaciones diplomáticas con vistas al establecimiento de los contingentes de importación, ya adoptados en casi todos los países? Y si no puede ser con esa claridad, ¿cómo no el que se pueda crear un organismo oficial u oficioso de estadística e intervención que controle y regule las autorizaciones «a priori»?

Es que para la aplicación del consumo obligatorio se concedió a los grandes intermediarios de carbones de todas las plazas del litoral, que controlaban la importación y nos hacían el favor de adquirir «algo» de carbón nacional, un verdadero monopolio de ventas en forma tal, que se les aseguró una ganancia que ninguna competencia podía modificar, puesto que nadie más que los que entonces estaban establecidos podían vender carbón, ¡ni aún los propios productores podrían establecerse o vender directamente! Se les repartieron a cada uno sus cupos de ventas y asegurando así su negocio no tuvieron inconveniente en vender carbón nacional. Y aquí viene lo sorprendente, esto que determinó una enorme disminución de la importación inglesa no produjo ninguna medida de Inglaterra, no levantó el acostumbrado clamor en Levante y demostró a las claras lo que es la realidad, que Inglaterra, como país consciente, no podrá aspirar ni pretenderá imponer el paro a los obreros españoles para que los ingleses trabajen y que nos lleva los frutos de Levante, no por hacernos ese favor, ni como compensación a la adquisición de carbón inglés, sino porque les convienen esos frutos porque son más económicos o les gustan más y porque en esta época del año aún no pueden recibir las naranjas del Cabo, que no llegan a Inglaterra hasta cerca de junio. Buena prueba de todo esto es que va a imponer un gravamen a las naranjas españolas, no por razón de la importación de sus carbones, sino para proteger los frutos de sus Colonias en la época en que llegan al mercado inglés.

Cuando España tenga diplomáticos que

defiendan eficazmente sus intereses racionales, ninguna traba pondrá Inglaterra para el establecimiento de contingentes proporcionados a nuestro deficit hullero y ello no influirá en la compra de nuestros frutos, que por otra parte, encuentran cada día nuevos mercados en toda Europa y que tienen aún un mercado nacional desatendido y muy lejos de la saturación. Pero para llegar a esto será necesario negociar leal y directamente, acallando bastardos intereses antipatrióticos de sobra conocidos, hasta ahora más fuertes siempre que los productores y a los que el Estado no ha sabido imponerse.

No se puede mantener en este punto el cómodo pero erróneo criterio de inhibición y es preciso se plantee clara y noblemente este estudio, sin prejuicios ni temores infundados.

#### ACOMODAMIENTO DEL CONSUMO

El tercer factor influyente en la demanda de carbones nacionales, es el de acomodamiento del consumo a las características de nuestros combustibles. Mucho camino se ha recorrido ya en este sentido por la aplicación del Estatuto Hullero en lo que a la obligatoriedad de consumo de carbón nacional se refiere, y la práctica ha demostrado, cuanto había y hay aún, de falso y rutinario en el empleo de carbones. Los ferrocarriles todos, las siderúrgicas, la marina, la mayor parte de las industrias trabajan con carbón nacional en las mismas condiciones económicas y, en muchos momentos más favorables, que con carbón inglés. Pero es necesaria una labor continuada e intensa por parte del Estado y los productores para ampliar todavía ese consumo y lo que es hoy más importante aún, para fomentar el consumo de menudos, clase a la que más afecta la crisis y de la que se produce un promedio del 65 por 100, en nuestras cuencas.

Si nuestra clase patronal hubiera llegado a



# 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

## 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-Dielol 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 Duro Duro-Sama

alcanzar un grado de capacitación colectiva, que está muy lejos todavía de conseguir por causas que no son del momento desarrollar, se hubieran unido, ya que no para otra cosa, para una acción colectiva y cooperativista de propaganda nacional y de fomento de consumo de menudos. Si esa organización colectiva dispusiera de un equipo técnico adecuado que estudiara detalladamente todo el consumo nacional y aconsejara a cada consumidor las reformas a hacer en sus calderas y los combustibles más económicos o adecuados a emplear, incluso haciendo por cuenta de los productores las necesarias modificaciones de parillajes para quemar carbones menudos, no sería aventurado suponer una demanda más activa de esas clases inferiores en tamaño y una conquista de mercado para nuestros carbones por desplazamiento de granados extranjeros.

El fomento del briqueteo, que parece iniciarse y estudios de revalorización de menudos, pueden, conjuntamente con aquella política, llegar a equilibrar la producción y el consumo de esa clase de carbones.

Bien está que, como medida transitoria, se pretenda una reducción de producción al objeto de ajustarla a las salidas, pero no olvidemos que bajo el punto de vista patriótico, esta política que hoy se nos impone, y que es causa del actual conflicto social, es absolutamente desacertada por parte del Gobierno, y los productores y obreros, en un país que no produce lo que consume de combustibles. Por el contrario, el Gobierno tiene el deber de poner los medios necesarios para que la demanda de carbones nacionales sea más activa, forzando las cifras de obligatoriedad, regulando la importación, etc. y los productores el de adquirir la capacitación colectiva de que carecen para trabajar directamente en la busca colectiva de mercado, cliente por cliente, adaptando el consumo a las clases producidas, sin espíritu personal, sino de conjunto, ya que el beneficio será para todos, aunque por desgracia estas ideas no han entrado aún en los cerebros patronales.

## MANTENIMIENTO DEL MARGEN DE COSTO A VENTA

El mantenimiento de este margen, con la mayor amplitud posible, ha de lograrse actuando sobre sus dos extremos, es decir, presionando hacia abajo el costo y hacia arriba el precio de venta.

En la forma en que está encauzada hoy la explotación minera, sin elasticidad alguna en la función técnico-directora, es difícil o imposible señalar procedimiento alguno de reducción de los precios de costo.

Y no olvidemos en ningún momento que separadamente de toda otra medida, la reducción de esos precios de costo es lo más esencial, no ya solamente para el necesario beneficio de los negocios hulleros que produzcan una vida estable indispensable en primer término al mismo trabajador, sino que la avivación y conquista del mercado decaído puede acelerarse extraordinariamente con una oferta económica de combustibles y que por mucho que se escriba, la medida menos adecuada para la tonificación industrial es la elevación de precios, por lo que ésta debe hacerse con sumo cuidado y en la menor cuantía posible.

### PRECIO DE COSTO

Todos nos preguntamos ¿pero se puede bajar el precio de costo?

Hay que contestar ante todo que hay que bajar los precios de costo.

Esto es una necesidad ineludible. Lo mismo patronos que obreros actúan en esto absolutamente de espaldas a la realidad.

Los obreros, validos de circunstancias políticas favorables a sus fines, han aprovechado el río revuelto para conseguir rápidamente todo lo que constituía sus inmediatas aspiraciones sindicales, en forma tal, que se ha llegado en España, en este aspecto, al paradójico resultado de que, siendo nuestras minas más pobres y produciendo mayor cantidad de menudos que las del resto de Europa, los obreros disfrutan de la jornada más corta del

mundo y de un sinnúmero de ventajas que constituyen aún remota aspiración en los programas de reivindicación de los obreros extranjeros.

Todo lo que sea mejoramiento moral y material de la clase trabajadora, ha de verse con extraordinaria simpatía por todo el mundo cuando ese bienestar sea correspondido con un trabajo suficiente y necesario para merecerlo, y asimismo, cuando la situación de la industria supuesta una organización adecuada y eficiente de la técnica y la gestión comercial permita ese grado de bienestar.

Comparadas y estimadas las condiciones y circunstancias de nuestros yacimientos hulleiros con los del extranjero, y asimismo, lo que se refiere a los jornales obtenidos y demás emolumentos y ventajas impuestas a la industria y, por último, la jornada de trabajo, es indispensable formular las preguntas siguientes: ¿Está en relación el régimen de trabajo, remuneración y atención social, impuestos a la industria hullera con las posibilidades de la vida de la misma en el ineludible concierto económico nacional e internacional? ¿No se ha ido conscientemente por unos e inconscientemente por otros, en España, amparados en circunstancias favorables para los obreros, más allá de la posible vida independiente de la industria?

El trabajo está sujeto a dos factores: remuneración y rendimiento.

Para la prosperidad de la industria, léase bien, no la prosperidad personal del patrono, sino la de la industria, en cualquier mano que esté, se precisa una cierta relación entre ambos factores y ambos proporcionados a la situación general. En circunstancias excepcionalmente favorables podrá establecerse una remuneración alta y un rendimiento bajo, pero en circunstancias normales o difíciles, habrá que actuar sobre aquellos necesariamente.

En buen principio humanitario deberá estudiarse el índice de costo de vida para establecer la remuneración, procurando la máxima posible atemperada a la situación media, pero con la base forzada de que todo lo que no

se presione sobre la remuneración habrá de ser compensado con el aumento de rendimiento si se quiere mantener en equilibrio vital para los mismos trabajadores.

¿Está establecido el régimen de remuneración y rendimiento sobre bases racionales? No. Por el contrario, lo está sobre el resultado y la táctica de una serie de episodios de la destructora lucha de clases, que arruina al mundo y que los Estados conscientes están en la obligación de detener.

¿Qué se ha hecho del lado patronal para la reducción posible de los precios de costo? Lo de todo aquel que se siente protegido, fiar más en la protección que en sus propios esfuerzos.

En acción aislada y suicida han cedido siempre terreno ante el desbordamiento de imposiciones. Es verdad que las circunstancias les han sido adversas, pero una unión efectiva de intereses, una acción de conjunto en los diversos aspectos de la actuación patronal no hubiera permitido un tan enorme desequilibrio, puesto que pasados ciertos momentos pasionales, la verdad y la realidad siempre se abren camino.

No se ha planteado nunca la lucha racional contra el precio de costo, tanto por acción técnica conjunta como por la forma global de orientar la explotación de calidades y zonas naturales, y la actuación patronal se dirige siempre, especialmente, a solicitar del Estado el equilibrio que no consigue por medio de primas o aumentos de precio de los carbones, todo ello sin querer asomarse al mercado ni orientar su actuación comercial en sentido que evite la superproducción y la competencia ruinosa que hace ineficaces todas las tasas y todos los precios ficticios.

#### PRECIO DE VENTA

Los factores que integran los precios útiles de venta para el productor son los siguientes:  
Acción comercial eficaz y económica.

Supresión de la competencia entre los diversos productores en los momentos de crisis



forzando la oferta con descuento de precios, aún por bajo de los costos.

Ordenación de la escala de intermediarios a las necesidades del intercambio comercial.

¿Qué se ha hecho por los productores para orientar eficazmente esos factores?

Todo lo contrario de lo que la lógica y la realidad exigen.

Ante una desesperante reducción de la demanda, que acumula grandes «stocks» en las plazas de las minas, parece natural que un instintivo impulso de conservación los lleve a actuar conjuntamente en la ordenación de la producción y la defensa de los precios de venta, así como para reducir al mínimo el número y la ganancia de los intermediarios, acercándose cada vez más al consumidor y llevando, por tanto, las cajas de los productores la mayor parte de las importantes cantidades que quedan en manos de los no escasos elementos que se interponen entre la mina y el consumidor.

Pues bien, se ha hecho precisamente lo contrario. Se ha ido a una lucha ruinosa de precios, a la baja que en manera alguna se puede sostener, dados los actuales precios de costo, pensando todos que el hundimiento del vecino puede ser la propia solución y simultáneamente a esta desdichada actuación comercial, se cae en la paradoja de pedir como único remedio al Estado la elevación oficial de los precios de tasa, pero sin querer acometer la organización comercial que para la defensa de precios y cumplimiento de tasas se precisa.

No hay nadie, medianamente enterado de las cuestiones hulleras, que no tenga que proclamar que el precio de costo ha sido de tal modo encarecido por las disposiciones reguladoras del trabajo, que de mantenerse éstas es absolutamente necesario señalar unos precios de venta en relación con esos recargos, pero es perfectamente pueril la consecución de esos aumentos oficiales, ni de los actuales precios, si los patronos no constituyen o el Estado no les impone una organización comercial colec-

tiva adecuada, que haga realmente efectivos los precios de venta que se fijan, que suprima o reduzca a los indispensables toda la escala de intermediarios y que haga salir a los productores de su cómoda actuación comercial, base de la mayor parte de los males que padecen, llegando con su organización directamente hasta el propio consumidor, centralizando el servicio de fletes, transportes etcétera, etcétera.

## RESUMEN

Todo lo expuesto constituye una cumplida respuesta a la interrogante que encabeza estas líneas y prueba plenamente nuestra inicial afirmación y así vemos que las forzadas directrices que indiscutiblemente ha de tener la solución hullera, pueden condensarse como sigue:

- a) Proporcionar los jornales al índice de costo de vida.
- b) Proporcionar la duración o intensidad del trabajo, a lo que la pobreza de nuestros yacimientos exige, al objeto de lograr el necesario rendimiento.
- c) Racionalizar, y concentrar las explotaciones, estructurando paulatinamente las zonas naturales.
- d) Perfeccionamiento de la técnica de la explotación.
- e) Unificar la acción comercial de compras y ventas y la propaganda, al objeto de obtener los mejores precios y la ampliación del mercado al carbón nacional.
- f) Control de la importación en defensa de la producción nacional.
- g) Racionalización de tarifas, centralización de fletes y orientaciones encaminadas a diferenciar suficientemente, en punto de consumo, los precios de los menudos y de los granados para activar el consumo de aquéllos.
- h) Revisión de todo lo que en el orden especulativo viene haciéndose sobre las con-

cesiones mineras y que dan por resultado un encarecimiento del producto, cuando no hacen imposible su debida explotación.

Ahora bien, si no se puede o no se quiere, por parte de los elementos interesados, Estado, patronos y obreros, de un modo simultaneo y comprensivo, aceptar y adoptar las medidas señaladas, es perfectamente inútil perder el tiempo en más estudios, realizados

por sendas Comisiones, puesto que no es el estudio de soluciones lo que la industria hullera necesita ya, sino la inmediata aplicación de las medidas que constituyen un conjunto armónico, y cuya demora o repulsa será prueba de que esos mismos elementos prefieren perderlo todo antes de modificar sus equivocadas posiciones.

Marzo, 1933.

# Vda. e Hijos de ARREGUI

**DURANGO - Vizcaya**

Fábrica y probadero de ANCHAS & CADENAS de ANCHAS bajo certificado del **LOYD'S REGISTER - BUREAU VERITAS - MARINA DE GUERRA, etc.**

**200.000 KILOGRAMOS DE POTENCIA**

**ÚNICOS EN ESPAÑA**

AGENTES DE VENTA - «PRODUCTOS INDUSTRIALES» Ltda.

Apartado 179

BILBAO



# Manuel G. Morán

**EFFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA**

Depositario exclusivo de la Vacuum Oil Co 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 "LOYD'S" y todo lo concerniente a ferretería naval, de la casa "Gotscher & Co.", de Birmingham

**San Juan de Nieva (Avilés)**

Telegramas  
Telefonemas

**MORÁN-AVILÉS**

## La protección a la Marina Mercante

El progreso de los pueblos está en relación con las necesidades de su expansión en el orden de los Transportes, por ende en su subproducción para el intercambio de productos. El mayor signo de bienestar y riqueza, a parte del intercambio continental, el signo de su preponderancia vital económica en un país está en el Transporte Marítimo. Un antiguo adagio decía: «Quien domina en el mar, domina en la tierra». Esto expresaba en otros tiempos el poderío guerrero de los pueblos. Emulando estas frases podemos decir: Los países que más número de barcos tienen ondeando en el mar su pabellón, éstos no sólo les sirven de manifestaciones de pujanza interior, sino que asimismo se bastan para asegurar su independencia económica. Fomentar nuestra Marina Mercante es deber del nuevo Estado republicano, ya que por nuestra situación geográfica y la extensión de nuestras costas, hace años se viene pidiendo a todos los Gobiernos. Podemos vivir sin buques de guerra, pero de comercio, no. Lo contrario sería un signo manifiesto de nuestra decadencia, y España, al no tener una flota digna para la competencia y en consonancia con los tiempos modernos, es condenarla eternamente a ser pobre, hasta el punto de ponerla en un grado más inferior, en el orden marítimo, a Turquía o Grecia.

Decía D. Guillermo Graell, economista catalán, en su libro «Orientaciones políticas de

actualidad», que España podía ser la tercera nación marítima de Europa. Resultado: que nuestro porvenir indiscutiblemente está en el mar. Si el nuevo Estado republicano quiere dar una muestra de que en realidad España en todos los órdenes se incorpora al concierto progresivo del mundo, no tiene más remedio que enfrentarse con los problemas comerciales marítimos favoreciéndolos. Del engrandecimiento de la Marina depende el engrandecimiento también de otras grandes industrias que constituyen en nuestro país fuentes de riqueza y bienestar general. El mar, por sus productos es tan rico, científicamente explotado, como la tierra; puede ser una cantera de ingresos formidables al erario nacional. Los buques, siempre lo he dicho, son los puentes, los caminos flotantes, los canales de plata del intercambio comercial de un continente a otro.

El Estado moderno tiene que darse cuenta de que si hace un sacrificio hoy, mañana lo ha de recoger con creces. Hay que abandonar la teoría de que se está de espaldas al mar; hay que darle la cara. El célebre economista inglés Stuart Mill decía: «Un pueblo que no es dueño de sus transportes marítimos, está a punto de perecer». España en estos momentos, como reflejo del malestar general, pasa por un momento difícil. El aminorar este malestar está en una política marinista, por razones naturales, a base de un proteccionismo del

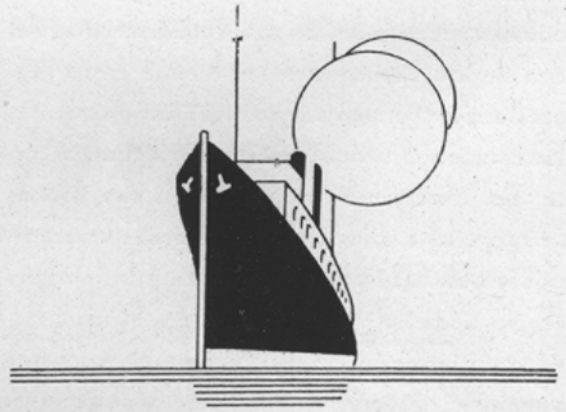


Gobierno que si bien por una parte da, si lo acomete por medio del Crédito Marítimo, la subvención al desguace, y otras medidas que transitoriamente ayudaran a estos sacrificios, tanto los astilleros nacionales, como la industria siderometalúrgica, desplegarían mayores actividades; por eso decimos que si el Estado se sacrifica por un lado, obtendría ventaja por otro.

Para terminar: en España en estos momentos se va a la elaboración de un plan de comunicaciones marítimas. ¿Qué pasará, qué base encontrará nuestra Marina nacional y qué proteccionismo ha de dispensar el Estado? No podemos menos de hacer las siguientes reflexiones. ¿A quién se le debe la parte más importante de esa alborada de la civilización que enlaza un mundo con otro, una civilización con otra y que en la Historia se conoce

con el nombre del descubrimiento de América más que a España? ¿Podemos olvidar nuestro pasado, nuestra tradición? No. ¿Por qué? Por esas mismas razones que Stuart Mill decía de los países que no son dueños de sus transportes marítimos, y nadie en España quiere ni perder su independencia, ni desaparecer como nación.

MANUEL VIDAL.



## MUTUA DE SEGUROS DE LA FEDERACION ESPAÑOLA DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA

Calle del Marqués de Cubas, núm. 25.-MADRID \*

Aprobada por Real Orden de 18 de Noviembre de 1932

### SEGURO DE BUQUES

La Mutua asume los riesgos de pérdida total, abandono, gastos de salvamento y 3/4 recursos de tercero.

Capitales asegurados: 33.322.120 PESETAS.  
Sinistros pagados hasta el 31 Diciembre 1932: 1.046.997,32 PESETAS.

### SEGURO DE ACCIDENTES DE MAR Y TIERRA

La Mutua asegura los riesgos de incapacidad permanente y muerte del personal de mar y tierra.

Capitales asegurados: 8.270.904,75 PESETAS.

## FERRETERIA VASCO ASTURIANA (S. A.)

San Bernardo, 55-57  
Teléfono 1321

\* \* \*

Cabrales, 30-32  
Apartado 8

GRANDES ALMACENES DE FERRETERÍA-QUINCALLA-LOZA Y CRISTAL  
Especialidad en toda clase de herramientas para obras públicas, para mecánica y carpintería : : Bateria de cocina :-: Servicios mesa :-: Cuchillería  
Contadores para agua marcas "Aster" y "Delaunet" :-: Ladrillos refractarios y Trefilería en general.



# SECCIÓN DE PESCA



## POCA PESCA Y CLASE MALA

Si la segunda quincena de marzo se caracterizó por la escasez de pesca habida, a la zaga se ha ido la primera del mes actual, pues los resultados obtenidos fueron completamente nulos. Únicamente en los primeros días del mes hubo algunas caladas buenas, pero después la pesca empezó a escasear notablemente, tanto en estas playas como en las de la Estaca de Vares, a donde se trasladaron algunas parejas.

En todas las mareas hubo escasez de mer-

luza y pescadilla, abundando únicamente las «potas» de tamaño grande que, claro está, se vendieron a precios bajos. El besugo, que se estaba pescando bastante bien, también flojeó, consiguiéndose reducido número de cajas. Por otra parte, los precios que rigieron durante toda la quincena han sido bajos.

Algunas de las parejas que trabajan en el Grand Sole han venido a vender a este puerto, trayendo buen número de cajas, pero pesca de clase inferior, ya que escaseó la merluza, base principal de las caladas que allí se hacen.

Promedio de precios obtenidos en las ventas de pescado efectuadas en la Rula de Gijón, desde el 27 de Marzo al 10 de Abril de 1933

| CLASE DE PESCA | 27   | 28   | 29   | 30   | 31   | 1    | 3    | 4    | 5    | 6    | 7    | 8    | 10   |
|----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Merluza.....   | 4,15 | 4,79 | 3,39 | 3,50 | 3,21 | 2,69 | 2,79 | 2,99 | 4,00 | 4,26 | 4,08 | 4,20 | 3,29 |
| Pescadilla.... | 1,15 | 1,39 | 1,29 | 1,65 | 1,26 | 1,27 | 1,17 | 1,33 | 1,43 | 1,61 | 1,01 | 1,53 | 1,47 |
| Besugo.....    | 1,26 | 1,28 | 1,29 | 1,29 | 1,33 | 1,29 | 1,29 | 1,29 | 1,33 | 1,33 | 1,35 | 1,31 | 1,29 |
| Pancho.....    | 0,92 | 1,00 | 0,89 | 1,00 | 0,82 | 0,82 | 0,82 | 1,00 | 1,14 | 1,00 | 0,80 | 0,90 | 0,89 |
| Gallos.....    | 1,00 | 0,95 | 0,90 | 1,40 | 0,85 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 0,78 | 0,95 | 1,00 |
| Congrio.....   | 2,00 | 2,20 | 2,00 | 2,19 | 1,74 | 1,65 | 1,75 | 2,20 | 1,88 | 2,08 | 1,76 | 2,00 | 2,47 |
| Congria.....   | 1,26 | 1,68 | 1,43 | 1,57 | 1,31 | 1,00 | 1,26 | 1,39 | 1,55 | 1,51 | 1,43 | 1,42 | 1,57 |
| Gallapotas...  | 1,28 | >    | >    | >    | >    | >    | >    | >    | >    | >    | >    | >    | >    |
| Rubiel.....    | 2,00 | >    | >    | >    | >    | >    | >    | >    | >    | >    | >    | >    | 2,25 |
| Salmonetes...  | 3,00 | >    | 2,71 | >    | 2,76 | 2,50 | 2,31 | >    | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 |
| Reyes.....     | 1,53 | >    | >    | >    | 1,39 | >    | >    | >    | >    | >    | >    | >    | >    |
| Lenguados...   | 5,00 | >    | 5,16 | >    | 5,00 | >    | >    | >    | >    | >    | 5,00 | 4,62 | >    |
| Barbadas....   | 0,73 | 0,70 | 0,81 | 0,53 | 0,73 | 0,64 | 0,65 | 0,57 | 0,73 | 0,83 | 0,69 | 0,88 | 0,68 |
| Matute.....    | 0,38 | 0,33 | 0,34 | 0,33 | 0,36 | 0,38 | 0,38 | 0,33 | 0,38 | 0,33 | 0,34 | 0,33 | 0,33 |
| Pelao.....     | 0,41 | 0,33 | 0,33 | 0,33 | 0,35 | 0,35 | 0,35 | 0,33 | 0,38 | 0,33 | 0,36 | 0,33 | 0,33 |
| Potas.....     | 0,61 | 0,78 | 0,68 | 0,73 | 0,56 | 0,49 | 0,50 | 0,59 | 0,49 | 0,59 | 0,59 | 0,50 | 0,50 |
| Calamares....  | 3,04 | >    | 3,11 | 3,26 | 3,16 | >    | 3,50 | 3,30 | >    | >    | >    | >    | >    |
| Chicharros...  | 0,33 | 0,33 | 0,37 | 0,31 | 0,32 | 0,33 | 0,32 | 0,25 | 0,35 | 0,33 | 0,37 | 0,33 | 0,33 |
| Palometa....   | 0,58 | 0,65 | 0,66 | 0,71 | 0,88 | >    | >    | >    | >    | >    | >    | >    | >    |
| Mero.....      | >    | >    | 3,00 | 3,16 | >    | >    | >    | >    | >    | 3,45 | 2,21 | >    | 3,53 |
| Abadejo.....   | >    | >    | >    | 1,50 | >    | >    | >    | 1,50 | >    | >    | >    | >    | >    |
| Cabras.....    | >    | >    | >    | >    | >    | 1,73 | >    | >    | >    | >    | >    | >    | >    |
| Rodaballo....  | >    | >    | >    | >    | >    | 3,00 | >    | 2,50 | 3,00 | 2,90 | 2,72 | 3,03 | 3,27 |

# MUSEL

Movimiento habido en los turnos par  
desde el 10 de Marzo

| FECHAS                                                       |           | NOMBRE DEL BUQUE               | Toneladas | DESTINO       |
|--------------------------------------------------------------|-----------|--------------------------------|-----------|---------------|
| Petición de turno                                            | SALIDA    |                                |           |               |
| ===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====                     |           |                                |           |               |
| 2 Marzo.                                                     | 28 Marzo. | Ntra. Sra. del Carmen. . . . . | 5 400     | Barcelona.    |
| 13 id.                                                       | 3 Abril   | Norte. . . . .                 | 3 700     | Id.           |
| 3 Abril                                                      | 8 id.     | Generalife . . . . .           | 5 600     | Id.           |
| 5 id.                                                        |           | Mosquitera . . . . .           | 2 750     | Alicante.     |
| 5 id.                                                        |           | R. Alonso R . . . . .          | 4 600     | Barcelona.    |
| 7 id.                                                        |           | Maruja y Aurora . . . . .      | 6 500     | Id.           |
| ===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====                     |           |                                |           |               |
| 28 Febro.                                                    | 27 Marzo. | I. Figaredo . . . . .          | 4 800     | Cartagena.    |
| 2 Marzo.                                                     | 30 id.    | Jesús Antonio. . . . .         | 1 550     | Aguilas.      |
| 28 id.                                                       | 1 Abril   | Villamanrique . . . . .        | 2 350     | Adra.         |
| 30 id.                                                       | 6 id.     | Mina Carrio . . . . .          | 3 800     | Barcelona.    |
| 4 Abril                                                      |           | Mina Piquera . . . . .         | 5 200     | Id.           |
| 10 id.                                                       |           | Sud . . . . .                  | 4 500     | Id.           |
| ===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====                     |           |                                |           |               |
| 25 Febro.                                                    | 31 Marzo. | Santirso . . . . .             | 1 100     | Santa Pola.   |
| 20 Marzo.                                                    | 4 Abril   | Compostela . . . . .           | 1 900     | Cádiz.        |
| 28 id.                                                       | 5 id.     | María Amalia . . . . .         | 700       | Marín.        |
| 3 Abril                                                      |           | Sotón . . . . .                | 1 900     | Sevilla.      |
| 4 id.                                                        |           | Agadir . . . . .               | 650       | Bilbao.       |
| 7 id.                                                        |           | V. Ruiz Senén . . . . .        | 5 750     | Barcelona.    |
| ===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====                     |           |                                |           |               |
| 8 Marzo.                                                     | 28 Marzo  | Elgueta . . . . .              | 420       | Vigo.         |
| 10 id.                                                       | 31 id.    | Everest . . . . .              | 800       | Santander.    |
| 11 id.                                                       | 1 Abril   | Iturri Ripa . . . . .          | 400       | Bilbao.       |
| 15 id.                                                       | 3 id.     | María . . . . .                | 400       | S. Sebastián. |
| 23 id.                                                       | 5 id.     | Juan Artaza . . . . .          | 580       | Pasajes.      |
| 21 id.                                                       | 10 id.    | Astillero . . . . .            | 470       | S. Sebastián. |
| 29 id.                                                       | cargando  | Alejandro . . . . .            | 400       | Id.           |
| 5 Abril                                                      | esperando | Iturri Ripa . . . . .          | 400       | Vigo.         |
| 8 id.                                                        | "         | María . . . . .                | 500       | S. Sebastián. |
| 10 id.                                                       | "         | María Santiuste . . . . .      | 500       | Santander.    |
| 10 id.                                                       | "         | José María . . . . .           | 400       | Pasajes.      |
| ===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====                       |           |                                |           |               |
| 27 Marzo.                                                    | 27 Marzo. | Llodio . . . . .               | 540       | Bilbao.       |
| 29 id.                                                       | 30 id.    | Sama. . . . .                  | 1 000     | Santander.    |
| 31 id.                                                       | 31 id.    | José María . . . . .           | 500       | Pasajes.      |
| 3 Abril                                                      | 4 Abril   | Sama. . . . .                  | 1 040     | Bilbao.       |
| 6 id.                                                        | 6 id.     | Sama. . . . .                  | 1 040     | Id.           |
| 6 id.                                                        | 6 id.     | Everest . . . . .              | 800       | Cádiz.        |
| 7 id.                                                        | 8 id.     | M. de Chávarri . . . . .       | 4 600     | Tarragona.    |
| ===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS ===== |           |                                |           |               |
| 13 Marzo.                                                    | 29 Marzo. | Magdalena R. García. . . . .   | 4 400     | Barcelona.    |
| 14 id.                                                       | 15 id.    | Ciaño . . . . .                | 2 000     | Id.           |



# GIJÓN

a carga de carbón por estos puertos  
el 25 de Abril de 1933

| FECHAS            |           | NOMBRE DEL BUQUE        | Toneladas | DESTINO    |
|-------------------|-----------|-------------------------|-----------|------------|
| Petición de turno | SALIDA    |                         |           |            |
| 16 Marzo          | 29 Marzo  | Luis Vives . . . . .    | 160       | Coruña.    |
| 20 id.            | 30 id.    | Compostela . . . . .    | 300       | Cádiz.     |
| 21 id.            | 29 id.    | Achuri . . . . .        | 4.400     | Barcelona. |
| 24 id.            | 30 id.    | Agadir . . . . .        | 620       | Bibao.     |
| 27 id.            | 27 id.    | Llodio . . . . .        | 360       | Id.        |
| 28 id.            | 28 id.    | Mina Sorriego . . . . . | 160       | Santander. |
| 29 id.            | 30 id.    | Ruda . . . . .          | 480       | Pasajes.   |
| 30 id.            | 31 id.    | Llodio . . . . .        | 900       | Bilbao:    |
| 30 id.            | 30 id.    | Mina Sorriego . . . . . | 160       | Santander. |
| 30 id.            | 1 Abril   | Mina Carrio . . . . .   | 300       | Barcelona. |
| 31 id.            | 31 Marzo  | Magdalena . . . . .     | 130       | Ondárroa.  |
| 31 id.            | cargando  | Galicia . . . . .       | 320       | Coruña.    |
| 31 id.            | 4 Abril   | Mieres . . . . .        | 4.000     | Barcelona. |
| 1 Abril           | 7 id.     | Paca Gómez . . . . .    | 140       | Vigo.      |
| 3 id.             | 5 id.     | Ruda . . . . .          | 480       | Id.        |
| 3 id.             | 8 id.     | Manuel . . . . .        | 240       | Coruña.    |
| 3 id.             | 8 id.     | Suevia . . . . .        | 370       | Vigo.      |
| 4 id.             | 8 id.     | G. Junquera . . . . .   | 5.800     | Valencia.  |
| 4 id.             | 6 id.     | San Ireneo . . . . .    | 600       | Corcubión. |
| 4 id.             | 4 id.     | Llodio . . . . .        | 900       | Bilbao.    |
| 4 id.             | 5 id.     | Mina Sorriego . . . . . | 160       | Santander. |
| 5 id.             | cargando  | R. Alonso R . . . . .   | 1.800     | Barcelona. |
| 6 id.             | »         | Numa . . . . .          | 4.400     | Id.        |
| 6 id.             | esperando | Lola . . . . .          | 240       | Zumaya.    |
| 8 id.             | »         | Bodón . . . . .         | 650       | Cádiz.     |
| 8 id.             | 10 Abril  | Llodio . . . . .        | 900       | Bilbao.    |
| 10 id.            | esperando | V.º Nieves . . . . .    | 214       | Vigo.      |

| GIJÓN - DARSENA. - F. C. DE LANGREO |           |                          |     |            |
|-------------------------------------|-----------|--------------------------|-----|------------|
| 10 Marzo                            | 30 Marzo  | Aller . . . . .          | 220 | Zumaya.    |
| 11 id.                              | 31 id.    | Amelia . . . . .         | 150 | Coruña.    |
| 11 id.                              | 3 Abril   | Jone Miren . . . . .     | 185 | Deva.      |
| 13 id.                              | 3 id.     | Ineschu . . . . .        | 190 | Bilbao.    |
| 23 id.                              | 6 id.     | Dionisia . . . . .       | 270 | Bermeo.    |
| 24 id.                              | 3 id.     | Juanito . . . . .        | 145 | Coruña.    |
| 24 id.                              | 7 id.     | Antonieta . . . . .      | 120 | Bilbao.    |
| 25 id.                              | 8 id.     | San Eduardo . . . . .    | 300 | Santander. |
| 27 id.                              | cargando  | Lekeitiarra . . . . .    | 220 | Zumaya.    |
| 30 id.                              | esperando | Josefa Mari . . . . .    | 230 | Vigo.      |
| 31 id.                              | »         | Magdalena . . . . .      | 230 | Bilbao.    |
| 31 id.                              | »         | Ana . . . . .            | 330 | Pasajes.   |
| 3 Abril                             | »         | Airoso . . . . .         | 130 | Ferrol.    |
| 3 id.                               | »         | Roberto . . . . .        | 180 | Coruña     |
| 5 id.                               | »         | Sisarga . . . . .        | 155 | Zumaya.    |
| 5 id.                               | »         | Joven Conchita . . . . . | 210 | Santander. |
| 5 id.                               | »         | Mariavi . . . . .        | 360 | Bilbao.    |
| 6 id.                               | »         | Vito . . . . .           | 190 | Santofña.  |
| 10 id.                              | »         | Aller . . . . .          | 220 | Zumaya.    |
| 10 id.                              | »         | San Jorge . . . . .      | 250 | Bilbao.    |
| 10 id.                              | »         | Eduarne . . . . .        | 220 | Bermeo.    |

# A V I L E S

Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la 3.<sup>a</sup> decena  
de Marzo y 1.<sup>a</sup> de Abril de 1933

| FECHA DE                               |           | NOMBRE DEL BUQUE                 | Toneladas     | DESTINO                          |
|----------------------------------------|-----------|----------------------------------|---------------|----------------------------------|
| Entrada                                | Salida    |                                  |               |                                  |
| <b>3.<sup>a</sup> decena de Marzo.</b> |           |                                  |               |                                  |
| 28 Febro.                              | 21 Marzo. | Luis Adaro . . . . .             | 3.258         | Alicante.                        |
| 19 Marzo.                              | 21 id.    | Bodón . . . . .                  | 850           | Vigo.                            |
| 16 id.                                 | 21 id.    | Pepín Suárez. . . . .            | 2             | Luarca.                          |
| 21 id.                                 | 22 id.    | Arnao . . . . .                  | 72            | Requejada.                       |
| 19 id.                                 | 23 id.    | Torras y Bages . . . . .         | 2.222         | P. de Mallorca.                  |
| 16 id.                                 | 23 id.    | Lolina . . . . .                 | 394           | Zumaya.                          |
| 23 id.                                 | 23 id.    | Juanito . . . . .                | 3             | Gijón.                           |
| 21 id.                                 | 23 id.    | Asturias . . . . .               | 1             | Luarca.                          |
| 18 id.                                 | 24 id.    | José Tartiere. . . . .           | 3.489         | Barcelona.                       |
| 9 Febro.                               | 24 id.    | Orzán . . . . .                  | 130           | Vigo.                            |
| 21 Marzo.                              | 25 id.    | V. de Chávarri . . . . .         | 4.522         | Barcelona.                       |
| 23 id.                                 | 25 id.    | Caruso . . . . .                 | 1.340         | Bilbao.                          |
| 25 id.                                 | 25 id.    | Arnao . . . . .                  | 146           | Requejada.                       |
| 25 id.                                 | 25 id.    | Asturias . . . . .               | 1             | Luarca.                          |
| 19 id.                                 | 25 id.    | Luis Caso de los Cobos . . . . . | 40            | Bilbao.                          |
| 21 id.                                 | 27 id.    | Inogedo . . . . .                | 402           | Pasajes.                         |
| 21 id.                                 | 27 id.    | Margarita . . . . .              | 320           | Zumaya.                          |
| 29 id.                                 | 29 id.    | Arnao . . . . .                  | 134           | Requejdda.                       |
| 30 id.                                 | 30 id.    | Ricardo Espinosa . . . . .       | 3             | Gijón.                           |
| 29 id.                                 | 31 id.    | Hernani . . . . .                | 420           | S. Sebastián.                    |
| 29 id.                                 | 31 id.    | Lolina . . . . .                 | 427           | Vigo.                            |
| 30 id.                                 | 31 id.    | Arnao . . . . .                  | 146           | Requejada.                       |
| 29 id.                                 | 31 id.    | Marta Junquera . . . . .         | 20            | Corcubión.                       |
| 31 id.                                 | 31 id.    | Manuel Millán . . . . .          | 14            | Coruña.                          |
| <b>TOTAL...</b>                        |           |                                  | <b>18.356</b> |                                  |
| <b>1.<sup>a</sup> decena de Abril</b>  |           |                                  |               |                                  |
| 29 Marzo                               | 1 Abril   | Chakartegui . . . . .            | 212           | Zumaya.                          |
| 1 Abril                                | 1 id.     | Echano . . . . .                 | 40            | Ribadeo.                         |
| 16 Febro.                              | 3 id.     | Tarraco . . . . .                | 3.338         | Huelva, Cádiz,<br>Almería-Melila |
| 29 Marzo                               | 3 id.     | Caruso . . . . .                 | 1.339         | Bilbao.                          |
| 2 Abril                                | 3 id.     | Margarita . . . . .              | 20            | Gijón.                           |
| 29 Marzo                               | 4 id.     | María Santiuste . . . . .        | 497           | Santoña.                         |
| 1 Abril                                | 4 id.     | Rosita . . . . .                 | 144           | Castro.                          |
| 2 id.                                  | 4 id.     | Inogedo . . . . .                | 19            | Requejada.                       |
| 2 id.                                  | 4 id.     | Diciembre . . . . .              | 2             | Coruña.                          |
| 4 id.                                  | 5 id.     | Arnao . . . . .                  | 146           | Requejada.                       |
| 4 id.                                  | 5 id.     | Brens. . . . .                   | 6             | San Sebastián.                   |
| 1 id.                                  | 6 id.     | Antonio Satrústegui . . . . .    | 3.577         | Barcelona.                       |
| 1 id.                                  | 7 id.     | Alfonso Fierro . . . . .         | 2.282         | Motril-Málaga.                   |
| 29 Marzo                               | 7 id.     | Contraestre Casado . . . . .     | 3.762         | Ferrol.                          |
| 7 Abril                                | 7 id.     | Asturias . . . . .               | 3             | Luarca.                          |
| 5 id.                                  | 8 id.     | Luis Adaro . . . . .             | 3.265         | Sevilla.                         |
| 5 id.                                  | 8 id.     | Hernani . . . . .                | 420           | San Sebastián.                   |
| 6 id.                                  | 8 id.     | Ondárroa. . . . .                | 85            | Elanchove.                       |
| 4 id.                                  | 10 id.    | Cervantes . . . . .              | 210           | Coruña.                          |
| <b>TOTAL...</b>                        |           |                                  | <b>19.367</b> |                                  |

# SAN ESTEBAN DE PRAVIA

Relación del carbón embarcado por este puerto durante la 3.<sup>a</sup> decena de Marzo y 1.<sup>a</sup> de Abril de 1933

| FECHA DE                               |           | NOMBRE DEL BUQUE                | Toneladas     | DESTINO          |
|----------------------------------------|-----------|---------------------------------|---------------|------------------|
| Entrada                                | Salida    |                                 |               |                  |
| <b>3.<sup>a</sup> decena de Marzo.</b> |           |                                 |               |                  |
| 10 Marzo.                              | 21 Marzo. | Villa Selgas . . . . .          | 565           | Castro Urdiales. |
| 19 id.                                 | 21 id.    | Vito . . . . .                  | 192           | Pasajes.         |
| 12 id.                                 | 21 id.    | Nervión . . . . .               | 1.083         | Bilbao.          |
| 21 id.                                 | 22 id.    | Jaime Girona. . . . .           | 2 297         | Id.              |
| 22 id.                                 | 23 id.    | Aurora . . . . .                | 1.010         | Id.              |
| 21 id.                                 | 24 id.    | El Caudal . . . . .             | 1.064         | Id.              |
| 22 id.                                 | 24 id.    | Marzo . . . . .                 | 1.886         | Alicante.        |
| 19 id.                                 | 25 id.    | Manelina R . . . . .            | 3.232         | P. de Mallorca.  |
| 21 id.                                 | 25 id.    | Pepín . . . . .                 | 558           | Pasajes.         |
| 22 id.                                 | 25 id.    | M. de Urquijo. . . . .          | 3.444         | Bilbao.          |
| 8 id.                                  | 25 id.    | Santiago López . . . . .        | 3.859         | Cartagena.       |
| 23 id.                                 | 26 id.    | José María . . . . .            | 514           | Pasajes.         |
| 21 id.                                 | 27 id.    | Ana . . . . .                   | 320           | Id.              |
| 24 id.                                 | 28 id.    | F. R. San Pedro . . . . .       | 3.196         | Bilbao.          |
| 22 id.                                 | 28 id.    | Río Miera. . . . .              | 932           | Id.              |
| 25 id.                                 | 28 id.    | Nervión . . . . .               | 1.113         | Id.              |
| 28 id.                                 | 29 id.    | Juanes . . . . .                | 198           | San Sebastián.   |
| 28 id.                                 | 29 id.    | Cervantes . . . . .             | 200           | Cillero.         |
| 21 id.                                 | 30 id.    | El Caudal . . . . .             | 1.055         | Pasajes.         |
| 24 id.                                 | 30 id.    | Jaime Girona. . . . .           | 2.798         | Bilbao.          |
| 29 id.                                 | 30 id.    | Capricho. . . . .               | 120           | Ferrol:          |
| 29 id.                                 | 31 id.    | Vito . . . . .                  | 187           | Coruña.          |
| 25 id.                                 | 31 id.    | Aurora . . . . .                | 1.014         | Bilbao.          |
| 29 id.                                 | 31 id.    | Bodón . . . . .                 | 760           | Id.              |
| <b>TOTAL..</b>                         |           |                                 | <b>31 597</b> |                  |
| <b>1.<sup>a</sup> decena de Abril</b>  |           |                                 |               |                  |
| 29 Marzo                               | 1 Abril   | Pepín. . . . .                  | 550           | Pasajes.         |
| 29 id.                                 | 1 id.     | Villaselgas . . . . .           | 575           | Bilbao.          |
| 29 id.                                 | 4 id.     | M. de Urquijo. . . . .          | 2 567         | Id.              |
| 4 Abril                                | 5 id.     | El Caudal. . . . .              | 1.059         | Pasajes.         |
| 4 id.                                  | 5 id.     | Aurora . . . . .                | 955           | Bilbao.          |
| 5 id.                                  | 5 id.     | Jaime Firona. . . . .           | 2.215         | Id.              |
| 5 id.                                  | 6 id.     | Nervión . . . . .               | 1 091         | Id.              |
| 5 id.                                  | 8 id.     | Pepín. . . . .                  | 540           | Pasajes.         |
| 6 id.                                  | 8 id.     | Mont Seny . . . . .             | 819           | Id.              |
| 8 id.                                  | 8 id.     | Conchita . . . . .              | 50            | Navia.           |
| 8 id.                                  | 8 id.     | Capricho. . . . .               | 135           | Ferrol.          |
| 6 id.                                  | 10 id.    | Faustino R. San Pedro . . . . . | 2.998         | Barcelona.       |
| 2 id.                                  | 10 id.    | Villa Selgas . . . . .          | 9             | Bilbao.          |
| <b>TOTAL..</b>                         |           |                                 | <b>13.563</b> |                  |



# EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

Toneladas de carbón embarcadas por los diferentes cargaderos que se citan durante la 3.<sup>a</sup> decena de Marzo y 1.<sup>a</sup> de Abril de 1933.

|                                                |                             | 3. <sup>a</sup> DECENA | 1. <sup>a</sup> DECENA |
|------------------------------------------------|-----------------------------|------------------------|------------------------|
| <b>MUSEL</b>                                   |                             |                        |                        |
| Vías de Langreo. - Cargadero del F. C. ....    | Turno 1. <sup>o</sup> ..... | 10.641,60              | 9.534,35               |
|                                                | Id. 2. <sup>o</sup> .....   | 9.115,77               | 5.950,76               |
|                                                | Id. 3. <sup>o</sup> .....   | 3.099,21               | 3.741,85               |
|                                                | Id. 4. <sup>o</sup> .....   | 2.537,51               | 1.715,13               |
|                                                | Grúas chicas .....          | 472,68                 | 516,66                 |
| <b>MUSEL</b>                                   |                             |                        |                        |
| Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P. .... | Cargaderos .....            | 27.606,37              | 23.352,42              |
|                                                | Grúas chicas .....          | 1.850,48               | 570,07                 |
| <b>GIJÓN-DARSENA</b>                           |                             |                        |                        |
| Vías de Langreo.-Cargadero del F. C. ....      | Cargaderos .....            | 2.225,98               | 1.781,75               |
|                                                | Muelles .....               | 474,00                 | 400,00                 |
| Totales en las dos decenas .....               |                             | 130.567,14             | 47.562,99              |
| <b>AVILÉS</b> .....                            |                             | 18.376,00              | 19.367,00              |
| <b>SAN ESTEBAN DE PRAVIA</b> .....             |                             | 31.597,00              | 13.563,00              |



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

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

Dirección telegráfica: **FÁBRICA-MIERES**

LINGOTE de afino y de moldería. - Hierros laminados. - CONSTRUCCIONES METÁLICAS: Puentes, calderas, vigas armadas, tinglados, mercados, vagones de hierro para minas y otros. - CARBONES propios para cok, gas y vapor. - COK superior para cubilotes y usos metalúrgicos y domésticos. - SUBPRODUCTOS DERIVADOS DE LA HULLA: sulfato de amoniaco, benzoles de diversos tipos, quitamanchas, solvent, etc., alquitrán deshidratado para carreteras, brea, naftalina.

AGENCIA EN MADRID: Hortaleza, 3 - AGENCIA EN GIJÓN: Marqués de San Esteban, 22



# INFORMACIONES VARIAS



## DEL PROBLEMA HULLERO

La «Gaceta» del 29 de Marzo ha publicado el decreto declarando que las Empresas mineras de carbón que por su actual situación económica lo consideren necesario, para su desenvolvimiento, podrán solicitar el auxilio económico que se establece, con el fin de ir mejorando la crisis de esta industria.

También la «Gaceta» del día 1.º del actual ha publicado una orden del Ministerio de Agricultura creando una Comisión interministerial para que, en el plazo de tres meses, estudie y proponga las medidas que, armonizando el precio de venta con el de costo y con el interés general del país en las explotaciones de carbón, permitan a las Empresas productoras que se encuentren en condiciones para ello, continuar sus explotaciones en régimen de normalidad, de acuerdo con el consumo y garantizando la conveniencia necesaria de los elementos que en la producción intervienen.

## EL MAL ESTADO DEL NEGOCIO NAVIERO

La realidad es más grande que cuantos argumentos se quieran inventar, y esta realidad dice que la navegación en España va de mal en peor. Las Empresas ya no reparten dividendos por efecto de la baja de los fletes unido al encarecimiento de la explotación de los buques.

Ya no cabe calcular lo que se va a ganar en un viaje, sinó qué flete puede convenir más para perder menos.

Estos días han celebrado sus juntas la Naviera Guipuzcoana y la Mundaca. La primera no repartió dividendo, porque el ejercicio cerró con pérdidas. La Mundaca señala que no tiene ningún barco navegando, y que los resultados de explotación del ejercicio son negativos en 7.521,38 pesetas, que aumentadas

a los impuestos, retiro obrero, amarre y demás gastos del negocio, elevan la pérdida a la importante cifra de 203 346,87 pesetas.

## REBAJA DE SUELDOS

Desde el día 1.º del actual la Sociedad Duro-Felguera suprimió los sueldos de los empleados que hace tres meses dejaron de prestar servicio en la Empresa a causa de la prolongación de la huelga metalúrgica, los cuales suman unos ciento.

Desde la misma fecha, los empleados pertenecientes a fábricas y minas quedan a medio sueldo y sólomente seguirán percibiendo el sueldo íntegro aquellos que pertenezcan exclusivamente a minas.

## UNA PROPOSICIÓN SUECA SOBRE

### EL DESGUACE DE TONELAJE VIEJO

El «Board of Trade», de Suecia, ha pedido a varias entidades constructoras de buques, su opinión sobre la propuesta de que el Gobierno destine 2.800.000 coronas para invertir en primas al desguace de tonelaje viejo. En contestación, la Mohögs Mek. Verkstad, de Skönsmon, próximo a Sundswall, manifiesta que el asunto de desguace de barcos viejos ha sido estudiado, estimándose que con el precio que alcanzara la chatarra de metal existente en ellos, se podría cubrir el costo de la mano de obra. En el mejor de los casos, cuando las tuberías de los buques fuese de cobre y la maquinaria tuviese una buena proporción de partes de metal, el Astillero podría pagar de una a cinco coronas por tonelada por los buques, dependiendo, naturalmente, de su estado. El Astillero mantiene la proposición de la chatarra sobre la base de que ello sería ventajoso para el país.

MUTUA DE SEGUROS DE  
LOS BUQUES DE PESCA

Hemos recibido la Memoria y Balance del ejercicio de 1932 de Seguros de la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca, en la cual se detallan las Pólizas inscritas desde su creación, que hasta fin de 1932 ascendían a 420 y el capital asegurado a 33.322.120 pesetas.

En 1932 la Mutua pagó por indemnizaciones 450.917,33 pesetas, y en los años anteriores, o sea del 1929 al 31, 707.929,91.

Estas cifras son bien elocuentes y dan por sí solas idea de la importancia de esta Mutua.

Agradecemos el ejemplar que se nos ha enviado de esta importante Memoria.

LOS BUQUES PARADOS EN ALEMANIA

Se acaba de publicar la estadística de los buques alemanes amarrados hasta el día 1.º de Febrero próximo pasado, excluyéndose de éstos los barcos que se destinan al desguace y los vendidos a Rusia.

El porcentaje de buques parados en dicha fecha es de 26,5 por 100 del total del tonelaje alemán, y representa una disminución del 8,3 por 100 comparándola con el mes de Febrero del pasado año.

Los buques amarrados en 1.º de Febrero último eran 324 con 916.936 tons. contra 303 buques y 917.818 tons. en 1.º de Enero del año actual.

LA PRODUCCIÓN DE HIERRO  
Y ACERO, EN ESPAÑA :: ::

Durante el año pasado, la extracción de mineral de hierro en la provincia de Vizcaya ha sido de 1.112.558 tons. y de 934.442 en el resto de España. En cuanto a la producción de hierro obtenida en dicho año, ascendió a 183.976 tons. en la citada región y a 96.024 en las demás provincias de la península. El acero fabricado en Vizcaya en este período, fué de 299.815 tons. y de 175.185 el que se produjo en el resto del país.

He aquí un cuadro comparativo de la extracción de mineral de hierro y de la producción de hierro y acero en los años 1929 al 1932 en nuestro país.

| Años | Mineral de hierro tons. | Hierro tons. | Acero tons. |
|------|-------------------------|--------------|-------------|
| 1929 | 6.546.648               | 748.936      | 1.003.459   |
| 1930 | 5.517.211               | 615.583      | 924.534     |
| 1931 | 3.190.203               | 472.665      | 645.366     |
| 1932 | 1.847.000               | 280.000      | 475.000     |

N. de R.—La falta de espacio nos impide publicar en este número la continuación del documentado escrito titulado «Dotación de los puertos asturianos para el embarque de carbones», del destacado ingeniero D. Gumersindo Junquera; la cual prosiguiéremos en el próximo, dado el gran interés que ha despertado en nuestros distinguidos lectores.

**S. A. Depósito de Carbones de Tenerife**

**GIJÓN**

**CARBONES**

**Consignatarios :-: Fletamentos**

**Agencia de las Compañías Hamburguesas**

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





# LEGISLACIÓN MARÍTIMA



ORDEN RELATIVA A LAS MULTAS QUE  
PUEDEN IMPONER LOS SUBDELEGA-  
DOS MARÍTIMOS Y DE PESCA :: ::

Ilmo. Sr.: Con objeto de dar cumplimiento a la Ley de 18 de febrero de 1932, que autoriza a los Directores locales, Comandante de Marina, para imponer multas hasta el límite de dos mil pesetas (2.000).

Este Ministerio, de acuerdo con lo informado por las Inspecciones generales de Navegación y Pesca, ha dispuesto que los Subdelegados marítimos podrán imponer multas en los casos reglamentarios, hasta el límite de mil pesetas (1.000) y siempre que, a su juicio, proceda imponer multas comprendidas entre mil pesetas (1.000) y dos mil (2.000) pesetas, deberán solicitarlo por escrito del Delegado marítimo de su provincia, razonando los motivos en que fundamenta su determinación. El Delegado marítimo decidirá en cada caso lo que a su juicio corresponda hacer.

Los Subdelegados de Pesca, cuando tengan que sancionar infracciones a los Reglamentos de Pesca en procedimientos como el de arrastre, en que las disposiciones que lo reglamentan determinan taxativamente para cada caso la cuantía de las multas, aplicarán éstas con arreglo al caso

en que se encuentre incurso el responsable, dando cuenta al Delegado de la Región.

En todas las demás infracciones en que no esté taxativamente reglamentada la cuantía de la multa, podrán imponer, según la importancia del hecho, hasta mil pesetas (1.000), y si juzgasen que la sanción debía ser superior a dicha cantidad, remitirán el expediente al Delegado de Pesca de la Región, para su resolución.

Madrid, 24 de marzo de 1933.

ORDEN PROHIBIENDO LA POLU-  
CIÓN DE LAS AGUAS DEL MAR  
POR EL PETRÓLEO DIESEL ::

Excmo. Sr.: Por diferentes entidades se viene interesando de este Ministerio se legisle acerca de la polución de las aguas navales por el petróleo, poniendo de manifiesto los notorios perjuicios causados a la pesca, principalmente en sus distintos aspectos, así como los daños que se originan en redes y embarcaciones.

La Conferencia preliminar de la polución de las aguas navegables por el petróleo, celebrada en Washington, aprobó, con fecha 16 de Junio de 1926, un acta firmada por los representantes de 13 naciones, entre las cuales figura el de España, en la que constan las ins-

**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




trucciones que deben observar los buques que emplean el petróleo como combustible.

Pero limitando por el momento a las aguas jurisdiccionales españolas los preceptos contenidos en el documento citado.

Este Ministerio, de acuerdo con lo informado por las Inspecciones generales de Navegación y Pesca, ha resuelto lo siguiente:

1.º Queda terminantemente prohibido la polución de las aguas del mar por el petróleo Diesel en las aguas jurisdiccionales españolas.

2.º Esta prohibición se sostendrá con toda rigurosidad en los puertos, rías y radas del litoral marítimo.

3.º Por las Autoridades marítimas se dará la mayor publicidad a esta Orden ministerial, haciendo que llegue a conocimiento de los Capitanes y Patrones de buques de todas clases, y principalmente de los que usan el petróleo como combustible.

4.º Las Autoridades marítimas impondrán la multa máxima a los contraventores de esta disposición.

5.º Las Autoridades de las Bases Navales principales ordenarán a los Comandantes de los buques de guerra el más exacto cumplimiento de lo que se dispone en esta Orden ministerial.

Madrid, 24 de Marzo de 1933.

**LA MARINA  
FERNANDEZ Y PELAEZ**  
— NAVIA —

Fábrica de harinas sistema Daverio = Fábrica de Pan  
Armadores de los vapores  
México, de 90 toneladas - Recalde, de 125 toneladas  
Consignatarios de buques - Agentes de Vapores  
Costeros S. A., de Santander y de las Compañías  
Ibarra, Sota y Aznar y Trasmediterránea - Fábricas  
de conservas en Ortiguera y Ribadeo.

Telegramas: MOLINOS NAVIA  
Teléfonos: Oficinas Navia, núm. 4 - Almacenes Muelle, núm. 7 - Fábrica Ortiguera, núm. 6 - Fábrica Ribadeo, núm. 64

**ALMACÉN DE EFECTOS NAVALES**  
— DE —

**VIUDA MAÑUECO (SUCESOR)**

Méndez Núñez, 8 - Teléfono 2256

**SANTANDER**

Pinturas, Cordelería y Cables. - Lubrificantes.  
Cotonos, Correas, Amiantos. - Empaquetaduras  
Poleas de hierro y madera. - Faroles para buques

**SUCURSAL EN PUERTO CHICO**

**PEDRO PRENDES**

**ALMACENES DE MADERAS**  
DE TODAS CLASES

IMPORTACIÓN DIRECTA

**GIJÓN**

**ALMACENES Y TALLERES MECANICOS**

DE ASERRAR Y MACHIHEMBRAR

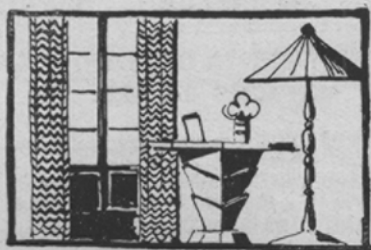
CALLE MARIANO POLA, 8 Y 10

TELÉFONO 31-28

Telegramas **PRENDES**



Lubrificantes **"Atlantic"**



## 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

## Joaquín Velasco

Langreo, 2

GIJON

Minas de Coto del  
Musel  
Carbones para Gas

VAPORES:

“Mina Piquera”  
“Mina Coto”  
“Mina Carrió”  
“Mina Sorriego”  
“Mina Entrego”

## 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

## 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



## 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 — ♦ — ♦ — ♦ —

# JOSÉ SÁNCHEZ DEL BUSTO

EXPORTACION DE CARBONES

Dirección Telegráfica: }  
» Telefónica: } JOSANBUS

— || — || — || — TELEFONO 20-91

Pi y Margall, 35 - 1.º

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 Ó N

## HIJO DE RAMON A. RAMOS

ARMADOR Y CONSIGNATARIO

Vapor «Ramón Alonso R.» Tons. 6.200 d. w.  
» «María Dalmé de R.» » 4.200 »  
» «Nuria R.» ..... » 3.800 »  
» «Manelina R.» ..... » 3.450 »  
» «Ricardo R.» ..... » 2.200 »  
» «María R.» ..... » 2.200 »  
» «Roberto R.» ..... » 1.900 »  
» «Manuela C. de R.» » 650 »

Servicio semanal entre Barcelona y Cartagena.—Servicio semanal entre Barcelona, Aguilas, Almería, Motril, Algeciras y Málaga, admitiendo carga y pasajeros.—Servicio eventual Barcelona-Gijón.

Paseo de Colón, 18 - Telegramas y telefonemas: RAMOS

**BARCELONA**

# NICANOR NOVAL HEVIA

## GIJÓN

MADERAS PARA MINAS  
SIERRAS MECÁNICAS  
Y CARBONES

Armador del vapor **C. HEVIA**  
220 tons.  
SANZ CRESPO, 25 Y 27  
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**

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

PLANO DE PESCA A.—Desde Silleiro a Santa María con los pesqueros de Foudorces de Mira, Ericeira, Faraloes, Seno de Abraham, Risca, Alda, Balatina, Pombal, Mar de laxa, Mar Novo, Sines Vilanova Arrifana, Sardo, San Vicente, Cama da Vaca, Carvoeiro, Lagos, Borda dos Picos, Santa María, etc.—**PLANO DE PESCA B.**—Desde Espartel a Mazagán con los pesqueros de Arcila, Torres, Tres Santos, Larache, Cabeza de Vaca, Marmora, Kinitra, Salé, Rabat, Casablanca, Arancor, Mazagán, etc.—**PLANO DE PESCA C.**—Desde Mazagán a Sim con los pesqueros de Kantin, Mogador Sim a Porras, etc.—**PLANO DE PESCA F.**—Desde Mogador a Ghir con los pesqueros de Sim, Sin Tierra, Mar de N. W. Tefelnech, Oficina, Cabezas, Leonor, Viñeta, Cabeza del Cabo, etc.—**PLANO DE PESCA G.**—Desde Ghir a Juby (28 o N.) con los pesqueros de los 60 brazos. Ghir, Cabeza del Cobo, Mar de los Calanes, los 100 brazos, Carretera, Santa Cruz, las 30 Millas, Río Mesa, Agula, Fogo, Hill, Nun, La Curva, Juby y Banco la Concepción.—**PLANO DE PESCA 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 al

Capitán, **MIGUEL MORALES ALMIÑANA**

ISAAC PERAL, 32 - 2.º - CADIZ

Enviándole 100 pesetas por giro postal, importe de cada plano

Minas de Respinedo

# JESUS FERNANDEZ

OFICINAS:

Marqués de San Esteban, número 2

**GIJÓN**

# VAPORES DE GUMERSINDO RIESGO VALLINA

## GIJON

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 }<br>Telefonemas } | ANGELVAREZ                 | APARTADO NÚM. 31 |
|                               | Oficinas: AVILÉS . . . . . | 72               |
|                               | Id. San Juan de Nieva      | 3                |
|                               | Particular . . . . .       | 99               |

|                  |             |                |           |
|------------------|-------------|----------------|-----------|
| VAPORES:         |             | Aida . . . . . | 350 Tons. |
| Caruso . . . . . | 1,350 Tons. | Margarita      | 270       |
| Lucina . . . . . | 400         | 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  
DESPECHOS 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.



# 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.

## 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

## 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

## 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-  
nario 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  
ARTILLERÍA 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, Norue 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 Cº de New-Orleans, LA.

(Servicio regular entre los puertos del Golfo y España)

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

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

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

GIJÓN

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-I.º

Apartado 71 - Teléfono 18-00

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

Fábrica en

LUCHANA - ERANDIO

(Bilbao)

MARCA REGISTRADA



HOLZAPFEL

Unicos agentes y fabricantes

en España de las afamadas

Pinturas "HOLZAPFEL"

LAS MEJORES DEL MUNDO Y LAS DE MAYOR CONSUMO MUNDIAL

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

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

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

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

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

«FUNNEL PAINT».—Pintura ignífuga para chimeneas.

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

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

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

Oficinas:  
Ibáñez de Bilbao, 8  
BILBAO

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

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