



AÑO IV

GIJON 1.º DE MAYO DE 1933

NÚM. 61

Vda. e Hijos de ARREGUI

DURANGO - Vizcaya

Fábrica y probadero de ANCLAS & CADENAS de
ANCLAS bajo certificado del LLOYD'S REGISTER-
BUREAU VERITAS-MARINA DE GUERRA, etcétera

200.000 KILOGRAMOS DE POTENCIA

ÚNICOS EN ESPAÑA

AGENTES DE VENTA - «PRODUCTOS INDUSTRIALES» Ltda.

Apartado 179

BILBAO



EFFECTOS NAVALES Y LUBRICANTES MONASTERIO (S. A.)

ALMACENISTAS DE EFFECTOS NAVALES

IMPORTADORES DE ACEITES
Y GRASAS LUBRIFICANTES

Lubrificantes **MONASTERIO** (Marca Registrada)

Telegramas y Telefonemas: **MONASTERIO**

TELÉFONO 27-00 ← APARTADO N.º 60

Marqués de San Esteban, n.º 22

GIJON

Correo: Apartado 90

TELÉFONO 24-00

A. PAQUET

Telegramas

Telefonemas

PAQUET

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 - MEXICO - 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 }
Telefonemas }

DOBRÚ

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.	Suscripción por un año a la Revista... 25 ptas. Id. por un semestre..... 13 id.
	Media plana.... 22 id.	
	Cuarto plana... 12 id.	

Los anuncios en texto no tienen descuento.
Los anunciantes recibirán la Revista gratis.



SUAREZ Y C.^{IA} 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 ^{gramas} _{fonemas} } SUARECES

José Pérez Fernández

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

Teléfono núm. 39

Apartado núm. 20

Telefonemas: PEREZ FERNANDEZ

Vilagarcía de Arosa

Telegramas: PEFFERNANDEZ

(PONTEVEDRA)

RAMON MOLINA RODRIGUEZ

LA CORUÑA

Agencia de Aduanas - Comisiones
Consignaciones - Tránsitos - Seguros

Teléfono 2.615

Telegramas: NALIMOR

Códigos

{ A. B. C., 5.^a Edición
A. B. C., 6.^a »

Feijóo, 4

CORDELERIAS REUNIDAS, S.A.

Marqués de Valdeiglesias, 5, 2.^o

Apartado 375

Teléfono 92930

MADRID

Dirección telegráfica:

CORDESA

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.

ELECTRO - SOLDADORA ASTURIANA

Director: D. PEDRO SABANDO

SOLDADURA ELÉCTRICA

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

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

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

GIJÓN

Acha y Arregui

CONSIGNATARIOS DE BUQUES
AGENTES DE ADUANA

Agentes de VAPORES COSTEROS S. A. Bilbao

Dirección telegráfica: ACHARREGUI

Teléfonos: 15.081 y 15.949

Plaza de Uribitarte, 5 **BILBAO**

ABAITUA Y COMPAÑÍA

Representantes de la Sociedad Metalúrgica DURO - FELGUERA

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

SEGUROS MARÍTIMOS

Telegramas "Abaituaco" - Teléfono 15.755

BILBAO - Plaza Elíptica, n.º 1

JOSÉ FERNÁNDEZ RUIZ

ARMADOR Y CONSIGNATARIO DE BUQUES

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 SABAUDO - NAVIGACIONE GENERALE

GÉNOVA

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

Oficinas: Melquiades Alvarez, 4 - GIJON

ARTAZA Y COMPAÑÍA

Carbones de todas clases, nacionales y extranjeros

Agencia de la «Compañía Adriática de Seguros»

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

Armadores de Buques

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

» "Juan Artaza" 600 »

» "José María".. 500 »

Consignatarios de buques y mercancías

Agencia de Aduana

Vapores de pesca

Vapor "Bonantz"

Vapor "Beduria" Vapor "Urola"

» "Txirista" » "Ereka"

Telegramas y Telefonemas: **ARTAZA**

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

Oficinas: Cuarta Vía, 6

Pasajes (Guipúzcoa)

LIQUIDADOR DE AVERÍAS
LUIS HERMIDA HIGUERAS
≡ CONSULTOR MARÍTIMO ≡

MANUEL CORTINA, 10
≡ MADRID ≡

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: SAIREVA
TELÉFONO 35.577 ≡

Joaquín Davila y Comp.^a

≡ 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 34 ♦ Telegráfica: Vega ♦ Teléfono 19-00**



AÑO IV

GIJON 1.º DE MAYO DE 1933

NÚM. 61

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

DE MAL EN PEOR

# LA ACTUAL SITUACIÓN DE LA MARINA MERCANTE

La impresión que se recoge en todos los mercados de fletes del mundo no puede ser más pesimista para los navieros. No existe sector en el cual la crisis del transporte marítimo haya dejado de sentir sus efectos, y una prueba del marasmo en que hoy día se desarrolla este negocio la tenemos en las estadísticas, que constantemente vienen declarando considerable número de buques que se venden a precios irrisorios y en su mayoría para ser desguazados, a pesar de que muchos de ellos, bien por su no larga edad o por la buena conservación a que fueron sometidos, todavía pudieran permanecer en el tráfico por algún tiempo. Pero las circunstancias actuales, en las cuales hay que luchar con los fletes bajos y dentro de un reducido margen de utilidades, que la mayor parte de las veces se traducen en pérdidas, solo permiten vivir, si así se puede calificar la penosa existencia del presente, al buque moderno cuya eficiencia, dadas sus condiciones de velocidad y economía, le de lugar

a competir dentro del crítico estado en que transcurrimos.

Otra de las circunstancias adversas para este negocio es el «dumping» de fletes que se practica por algunas naciones, las cuales, para mantener el orgullo de poseer una flota superior a otros países e innecesaria en los tiempos actuales, conceden subvenciones y primas, con lo cual se permiten una competencia que lesiona los intereses marítimos de los demás, aunque en definitiva, claro está, nada bien parados saldrán aquellos que se han impuesto un sacrificio, que por excesivo, será un precedente vicioso que más tarde los perjudicará.

Este pugilato para ostentar la mejor flota trasatlántica o mercante, ha originado a algunos países cuantiosos desembolsos, y sin ir más allá, los Estados Unidos, desde 1920 a 1932 han tenido que satisfacer ¡37.000 millones de pesetas!, y otras naciones, como Inglaterra e Italia, han pagado cifras muy considerables por semejante motivo.

Mas el estado crítico, poco a poco, va llevándonos hacia la realidad, de la cual debiéramos estar ya todos posesionados al observar el considerable número de barcos que hay amarrados y los que se amarrarán, así como los que se destinan para chatarra. Hay un importante exceso de tonelaje que está llamado a pudrirse en los puertos si no se desguazara antes, ya que su vida se hace imposible, y únicamente sustituyéndole en parte por construcciones nuevas sería el modo de conseguir que un tanto por ciento de éste tonelaje volviera al tráfico.

Y aquí, al referirnos a España, tenemos que repetir la vieja cantinela de que «vivimos de espaldas al mar». De nada nos ha servido la enseñanza de otras naciones sobre el modo en que actúan para que prospere o, por lo menos, para mantener su prestigio marítimo. De un tiempo a esta parte, mucho se ha hecho en «el papel» por nuestra Marina mercante; las disposiciones se han sucedido en la «Gaceta» día tras día, pero nunca se ha tratado de afrontar el problema, ni de estudiar sobre el terreno el modo de aminorar el difícil estado de nuestro tráfico marítimo. Económicamente seguimos como antes, por no decir peor, pues las cargas en la explotación de los buques han sufrido una importante elevación, y aún está reciente lo que para ésta supone la nueva ley de accidentes y el aumento de precio en el carbón de consumo; sin embargo, los fletes caminan en línea inclinada hacia abajo, debido al exceso de tonelaje disponible en todo momento y por la poca

unión de los navieros, que no está demás manifestar lo lamentable que es adolezcan de una compenetración, tan necesaria en estos tiempos en que una bien entendida unión les llevase a una inteligencia, dentro de la cual pudieran defender mejor sus intereses, que continuamente resultan mal parados.

Y para terminar, unas breves líneas para nuestro tráfico carbonero.

Si los demás sectores marítimos tienen sus mercados presionados por un ambiente poco favorable, el de Asturias indudablemente que puede parangonarse con los peores, como secuela de la crisis hullera, que cada día adquiere un punto más culminante. Los viajes escasean y los fletes se cotizan a un mínimo que sóloamente les hace sean considerados por la desesperación que domina a todos los negocios; las pérdidas se suceden invariablemente para los armadores, pues hasta la única esperanza que antes existía de poder obtener viajes rápidos, que compensaran los tipos de flete tan bajos, ha desaparecido ahora al reducirse la producción hullera en nuestra región, por lo cual los embarques se hacen más lentos y las esperas en los turnos llegan a ser desesperadas.

Y hagamos punto final a la descripción de esta estado calamitoso, cuya solución no se vislumbra por parte alguna.

ANUNCIESE USTED EN «ASTURIAS MARÍTIMA»

DIRECCIÓN: APARTADO DE CORREOS 232-GIJÓN

## 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



La situación de este mercado continúa sin cambio alguno en su aspecto de poca animación ante la carencia de órdenes de fletamento y la lentitud con que se vienen realizando los embarques, que hacen interminables las esperas que sufren los buques.

A pesar de lo reducido que es el número de operaciones que se llevan a cabo, los turnos continúan siendo muy prolongados, especialmente el de Gijón-Dársena, por donde hay anotados una considerable cantidad de buques, que aún tratándose todos ellos de redu-

cido porte, no consiguen cargar antes de quince o veinte días de espera, cuando menos.

La demanda de tonelaje es poco activa tanto para barcos pequeños para viajes a puertos del Cantábrico y Galicia, como para los mayores con destino al Sur o Mediterráneo. Y en cuanto a los tipos de flete, ni que decir tiene, persisten en las bajas cotizaciones acostumbradas, las que no es posible mejorar por la abundancia de buques que hay disponibles en todo momento y que son ofrecidos con insistencia por sus armadores.

---

## ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

---

### GIJÓN a

|                     |           |             |         |
|---------------------|-----------|-------------|---------|
| San Sebastián..—Vp. | 400 ts.   | Ptas. 13,35 | Langreo |
| Zumaya.....— »      | 210 ts.   | » 14,50     | íd.     |
| Bilbao.....— »      | 600 ts.   | » 12,—      | Norte   |
| Id. ....— »         | 300 ts.   | » 12,—      | Langreo |
| Santander ....— »   | 1.000 ts. | » 7,—       | Norte   |
| Id. ....— »         | 600 ts.   | » 7,50      | íd.     |
| Ferrol.....— »      | 160 ts.   | » 10,50     | Langreo |
| Vigo.....— »        | 400 ts.   | » 12,50     | Norte.  |
| Id. ....— »         | 220 ts.   | » 14,50     | Langreo |
| Villagarcía....— »  | 400 ts.   | » 14,50     | íd.     |
| Cádiz.....— »       | 780 ts.   | » 16,—      | íd.     |
| Ayamonte.....— »    | 400 ts.   | » 18,—      | Norte   |

### AVILÈS a

|                           |           |            |
|---------------------------|-----------|------------|
| Ceuta y Melilla.....— Vp. | 1.500 ts. | Ptas. 14,— |
| Alicante.....— »          | 2.100 ts. | » 13,50    |

### PRAVIA a

|                      |           |             |
|----------------------|-----------|-------------|
| Pasajes.....—Vp.     | 200 ts.   | Ptas. 12,75 |
| Bilbao.....— »       | 1.000 ts. | » 7,—       |
| Ferrol (cok).....— » | 300 ts.   | » 14,—      |

### RETORNOS:

|                      |           |                |
|----------------------|-----------|----------------|
| Pinatar-Pravia..—Vp. | 1.200 ts. | sal Ptas. 12,— |
| Bilbao-Musel...— »   | 500 ts.   | pinos » 10,—   |
| Vegadeo-Musel..— »   | 200 ts.   | » » 9,—        |

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

## AGENCIA DE ADUANAS

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



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

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

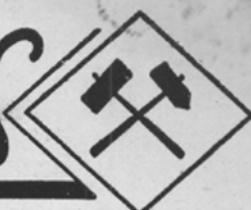
DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: TALLERES  
DIRECCIÓN POSTAL: APARTADO N.º 10

ASTILLERO (SANTANDER)

TELÉFONO NÚM. 20



# MERCADO DE CARBONES



Debido a las medidas que se han implantado para solucionar la crisis hullera, imponiendo a este fin un límite en la extracción de carbones, la situación tiende a estabilizarse, disminuyendo las existencias de menudos, aunque no con la rapidez que desean las empresas mineras, ya que la demanda para los carbones de esta clase es bastante floja por el momento. Sin embargo los cribados, galletas y granzas, no pueden ser suministrados con la rapidez que se pretende por los consumidores, por carecer de existencias de granos todas las minas.

Esto viene, por cierto, produciendo largas esperas a los buques, que para cargar dichas clases se anotan a los diferentes turnos, los cuales se encuentran por tal motivo con bastante tonelaje sometido a los mismos, principalmente constituido por barcos de pequeño porte, que sufren demoras de diez a quince días.

A pesar de las dificultades con que se tropieza para activar los embarques, por las causas antes apuntadas, las cifras que periódicamente se consiguen por los tres principales

puertos de Asturias tienden a un aumento, como lo demuestra el que durante la primera decena de abril se cargaran por Gijón-Musel 47.562,99 toneladas y en la segunda del mismo se obtuvieron 60.215,80. Por San Esteban de Pravia se alcanzaron 13.563 toneladas y 23.868 respectivamente. Por Avilés apenas si hubo variación, siendo 19.367 el tonelaje embarcado en la primera de dichas fechas y 19.356 toneladas la segunda.

Como consecuencia de la orden ministerial publicada en la «Gaceta» del 9 de abril último, los precios del carbón han sufrido una elevación de 1,25 pesetas por tonelada, por lo cual, los que oficialmente rigen en la actualidad para las industrias obligadas, son los siguientes:

|                    | Sobre vagón | Franco bordo |
|--------------------|-------------|--------------|
| Cribado y galleta  | 49,50 ptas. | 57,00 ptas.  |
| Granza . . . . .   | 40,50 »     | 48,00 »      |
| Menudo . . . . .   | 35,90 »     | 43,40 »      |
| Briqueta . . . . . | 55,00 »     | 61,25 »      |

## 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

## LO QUE SE HACE EN OTRAS NACIONES

El presupuesto para el año actual del Ministerio de la Marina mercante de Francia, asciende a 677.593.931 francos, habiendo aumentado con relación al año anterior, que era de 573.609.391. De dicha cantidad, van destinadas a subvenciones a las Compañías marítimas, entre las cuales la Compagnie Generale Transatlantique sola, obtiene por una ley recientemente aprobada, 150 millones de francos. La cifra destinada a subvenciones podría resultar mayor a fines del ejercicio, porque el Gobierno francés, en vez de fijar una cantidad determinada para varias compañías, adopta el sistema de garantizar un número de útiles, que en los tiempos que corremos es muy notable.

En los Estados Unidos el proteccionismo ha alcanzado proporciones muy elevadas.

Ya antes de la guerra, cuando la importancia de la flota era muy modesta con relación a otros países marítimos, existían diversos contratos para subvenciones postales. Después de la guerra, éstos han alcanzado proporciones muy vastas.

Desde 1928 existen 44 contratos para subvenciones postales para diez años de duración que comprendían en 1932 un gasto de 33 millones de dólares, a pesar de que el Estado ha sido hasta ahora propietario de una parte de la flota por medio del «Shipping Board».

La actividad armadora del «Shipping Board» costó al Gobierno americano graves desembolsos. Desde 1922 a 1931 llegó a un total de más de 241 millones de dólares.

En el Japón, el sistema de las subvenciones directas, se emplea con mucha amplitud. Lo mismo las paga el Gobierno central que los Gobiernos de Corea, Formosa y las islas

del mar del Sur beneficiándose tanto los servicios regulares como la marina de carga y particularmente los buques que realizan tráficos entre los puertos extranjeros.

Los premios a la marina de carga japonesa son muy elevados y los perciben 10 Sociedades que desempeñan 27 servicios, de acuerdo con el Gobierno.

En Alemania el sistema de las subvenciones fué adoptado antes de la guerra y particularmente para las líneas de Extremo-Oriente y Africa.

Después del Tratado de Versalles todos los esfuerzos se han concentrado en la reconstrucción de la flota, concediéndose empréstitos a bajo interés.

Al sobrevenir la crisis, el Gobierno alemán continuó con más extensión concediendo créditos con la garantía del Estado. De este modo se han beneficiado de una manera particular, las grandes Compañías y buena parte los buques de carga.

El apoyo del Estado a las dos grandes sociedades «Norddeutscher Lloyd» y «Hamburg America-Linie», ha sido muy notable.

En el segundo semestre del año pasado, Alemania destinó la suma de 12 millones de marcos para facilitar el desarme de un contingente de 400.000 toneladas brutas de buques viejos.

Alemania siempre ha desarrollado una política muy intensa a favor de su marina mercante.

En el presupuesto para 1931-32 de la flota italiana, la suma destinada a subvenciones a los servicios regulares fué de 260 millones. Es muy importante la atención que presta este país a su flota mercante, concediendo primas y subvenciones encaminadas a dar impulso a la misma.



# MERCADOS EXTRANJEROS



## FLETES

La transacción de fletamentos para viajes desde el Báltico ha sido algo más activa en la segunda quincena de abril y para ciertas direcciones el aspecto adquiere mayor firmeza. También ha habido alguna reacción en las operaciones desde el mercado de la Plata, encontrándose cada vez más firmes los de flete, pero hasta la fecha no han conseguido los armadores obtener los tipos que pretenden.

Un barco de 8.600 tons. ha sido fletado para viajes Rosario-Amberes directo a  $13/7\frac{1}{2}$  y también se han concertado tres buques desde San Lorenzo al R. U.-Havre-Hamburgo a  $15/-$ , a igual flete otro para R. U.-Amberes-Hamburgo y a  $16/3$  a Bergen-Estocolmo.

Los negocios en el sector de Norte América vienen desarrollándose con alguna dificultad, debido a la poca estabilidad de los cambios de moneda extranjera. No obstante, los importadores continentales han adquirido algunas cantidades de granos, aprovechándose de la baja del dólar. Para embarque en este mes se ha comprometido una bodega a 6 centavos a Hamburgo y a 5 centavos las 100 libras para Amberes.

Como consecuencia de las recientes ventas efectuadas en el mercado de Australia, se ha sostenido en aquel sector la demanda de tonelaje. Un vapor de 7.000 tons. ha sido fletado desde puertos del Oeste al Mediterráneo-R. U.-Continente a  $21/9$ , habiendo alguna demanda de buques para estos últimos puertos.

Los mercados del Mediterráneo se encuentran bastante flojos y entre el reducidísimo número de fletamentos concertados se encuentra el de un barco de 6.000 tons. para cargar en Mariupol con destino a Rouen a  $8/9$ .

El ambiente general de todos los mercados de fletes es de notoria tranquilidad, realizándose las operaciones a tipos bajos, dada la abundancia de tonelaje que existe.

## CARBONES

El mercado de Cardiff no ha sentido cambio alguno, continuando en la misma posición moderada que se reseñó últimamente. Los embarques han sido escasos con motivo a la suspensión de trabajos durante las pasadas fiestas de Pascua. Los carbones granados tienen alguna demanda para pronto embarque, pero las calidades superiores de menudos consiguen poca salida; en cuanto a las granzas y grancillas, carecen de pedidos.

Tampoco ha cambiado de aspecto el mercado de Swansea, ofreciéndose las antracitas con alguna insistencia, ya que su salida es bastante limitada. Los ovoides continúan firmes, aunque están dispuestos para entregas corrientes.

En el sector de Newcastle la perspectivas es poco halagüeña debido a tener abarrotados todos los depósitos con carbones de todas clases, que se ofrecen a precios reducidos para embarques durante el mes de mayo. Las primeras calidades del Tyne y Durham son abundantes, teniendo poco pedido, pero las segundas clases se colocan bien y rápidamente.

En Glasgow carecen de pedidos las minas de Fifeshire y Lothians, especialmente para granos, que se cotizan a precios bajos y algo semejante ocurre con los carbones de Lawarkire, los cuales se obtienen fácilmente para embarque inmediato. Los suministros para consumos del interior se llevan a efecto sin apuro y abundando en todo momento las ofertas.

En Hull las fiestas de Pascua han influido bastante en el desarrollo de los negocios, ya que durante la quincena pasada fueron pocas las operaciones que se llevaron a efecto; no obstante, la perspectiva es buena, pues se esperan algunos importantes pedidos del extranjero, creyéndose que esta cuenca volverá a tener la actividad conseguida anteriormente.

## Entrefilets, greguerías o como deban adjetivarse

¿De qué beneficio gozan determinadas empresas pesqueras que *siempre* carbonean en el extranjero?

¿Cómo se justifica el no consumo de carbón nacional?



¿Qué privilegio poseen determinadas motos-pesqueras que *siempre* toman combustible en el extranjero?



Unos y otros gozan de las exenciones legales correspondientes; pero van escapando..... Ejercen derechos. Eluden obligaciones.



En Las Palmas (Gran Canaria) la C. N. T. posee dos barcos de vapor destinados a la pesca de arrastre en pareja.

La organización, vista por el que esto escribe, lejos de dificultar, en todos sus ramos, lleva una táctica tan especial que vive próspera.

Cito el caso, a vuelo pluma, porque es digno de imitar.

El buen sentido, el patriotismo y el altruismo se impuso, y todos viven.



Arrecife es un puerto en embrión. Hay muchos barcos que trabajan desde los 28° Lat. N. a los 30° Lat. N. a los que les sería conveniente hacer carbón o alguna reparación en dicho puerto por cogerles, digámoslo así, cerca del caladero o navegando y sin embargo hay que hacer esfuerzos titánicos para ir a la Gran Canaria con las consiguientes demoras y perjuicios.

Este es uno de tantos detalles y peticiones que no se atiende porque no se grita ni desde un escaño ni desde un periódico político.

Sin embargo, es verdad y verdad necesaria: establecer una estación carbonera en Arrecife.

En Cabo Juby hace falta una potente farola y señal de niebla.

Ya estamos en época del «taró» y sin embargo, vengo años y años hablando de lo mismo, sin resultado. Ahora como antes y antes como ahora.

Quienes pueden hacerlo no escuchan los lamentos de esta como otras peticiones justas y a la que me refiero la hizo, por mi iniciativa, la Asociación de Oficiales de la Marina civil de Cádiz también, y debieran pasar las horas y los días nada gratos con los que venimos en los vapores pesqueros al Banco Sahárico todo el año y habría que verles en ocasiones los gestos de aserto y convencimiento de la equidad de nuestra demanda!.....

Otro de tantos casos que hay que pedir desde un escaño o desde las columnas de la prensa política y hacerlo así: asunto político, o gritando, cosas, ambas, que reprobamos.

Lo que demuestra que para conseguir lo justo los que producimos tantos beneficios a todos llevando pescado, y viviendo en tierra escasamente un mes al año, no vemos el camino.

Es, sin embargo, otra verdad y necesario también que se sepa, por lo menos.



De nuestras aguas, de nuestras costas se llevan anualmente, del W. Africano, franceses y portugueses, una fortuna en langostas en viveros. Fortuna inmensa, importante.

Nosotros, rutinarios, no nos preocupamos. Metemos las flotas al arrastre. ¡Todos al arrastre! Y nuestras pesetas se las llevan..... Poseo datos contundentes sacados de la realidad..... Este negocio de la pesca de langosta, *todo el año*, barato en extremo, está por hacer aquí.

Y sin embargo.....

CAPITÁN MIGUEL MORALES ALMIÑANA.  
Cádiz - Abril.

# DOTACIÓN DE LOS PUERTOS ASTURIANOS PARA EL EMBARQUE DE CARBONES

Por GUMERSINDO JUNQUERA (Ingeniero de Minas)

(Conclusión).

enseña, desde luego, que esta instalación es más apta para compradores que lleven menudos y granzas que para los productores, para los que fué proyectada.

Estudiando el despacho de los buques, refiriéndolo solo a los que prestaron servicio a la Compañía del Norte y considerando solo de enero a 31 de octubre para prescindir del período anormal de la huelga del Musel de los últimos meses; resulta:

Que se despacharon 21 buques con una estancia total en el puerto de 60 días y un tonelaje de 90.668 tons., de cuyos datos se deduce por buque un promedio de carga de 4.317,52 tons. y una estancia de dos días, 20 horas y 30 minutos.

La estancia de estos buques en el puerto fué como sigue:

7 buques con estancia de un día; 4 id. 2 días; 4 id. 3 días; 1 id. 4 días; 2 id. 5 días; 2 id. 6 días; 1 id. 7 días.

## SAN JUAN DE NIEVA

Siendo en ese puerto los elementos fundamentales de carga las tres grúas pórtico de 45 tons., puede decirse que los rendimientos obtenidos en el cuadro número 6 corresponden directamente a cada uno de ellos.

## SAN ESTEBAN DE PRAVIA

### Cargaderos fijos

| Años | Carga   | Promedio día | Capacidad teórica | Rendimiento por 100 |
|------|---------|--------------|-------------------|---------------------|
| 1930 | 338.000 | 1.126        | 5.760             | 19,54               |
| 1931 | 297.000 | 990          | »                 | 17,18               |
| 1932 | 282.000 | 1.128        | »                 | 19,55               |

### Grúas pórtico de 45 toneladas

| Años | Carga   | Promedio día | Capacidad teórica | Rendimiento por 100 |
|------|---------|--------------|-------------------|---------------------|
| 1930 | 447.023 | 1.490        | 3.840             | 38,80               |
| 1931 | 417.829 | 1.393        | »                 | 36,20               |
| 1932 | 357.000 | 1.428        | »                 | 37,19               |

Los datos del año 1932 corresponden a diez meses.

Nada tiene de extraño el bajo rendimiento de los elementos de este puerto, ya que por sus condiciones de puerto de barra con calados, en ella, reducidos y frecuentes atascamientos, debe estar dotado de elementos excesivos de embarque, a fin de reducir, lo más posible, la estancia de los buques en el puerto y evitar embotellamientos perjudiciales para los mismos.

Con esto damos por terminado el estudio analítico de la cuestión para entrar en la síntesis y conclusiones que de esta exposición de datos pueda derivarse.

Desde luego, los elementos de carga deben de guardar una íntima relación con las características principales de los puertos y con respecto a este particular, los tres puertos de Asturias pueden agruparse en dos clases: *puertos de ría*, San Esteban de Pravia y San Juan Nieva, y *puertos en mar abierto*, Gijón-Musel. Los primeros, como puertos de barra tienen los defectos propios de las dificultades de entrada y salida, en cambio tienen las ventajas de una gran amplitud de líneas de atraque y muelles a poca costa y dársenas tranquilas para la estancia de los buques y relativamente fáciles y rápidas las maniobras de los buques para las operaciones de carga. Los se-

gundos son, por decirlo así, la recíproca de los anteriores, son puertos de fácil abordaje, generalmente independientes de las mareas; pero por el contrario, sus muelles y líneas de atraque son reducidas por el gran coste con que suelen obtenerse y sus dársenas no logran una gran tranquilidad, por lo que los movimientos de los buques, en su interior, afectados siempre por el estado del mar, se hacen con gran dificultad y lentitud y los buques han de estar sujetos a los muelles y boyas con fuertes y multiplicados amarres.

Diremos, de paso, y como resultado de los datos del capítulo anterior, que de los tres puertos el que mejor resulta dotado en relación con su tráfico con mayor amplitud y por tanto, con peor eficiencia es el de San Esteban de Pravia y el de más reducida dotación pero de mayor eficiencia el de Gijón-Musel; pero en este caso debido fundamentalmente al gran rendimiento obtenido por la Sociedad F.C. de Langreo en sus elementos de carga. Esto evidencia una vez más los resultados que pueden obtener cuando el transporte y la descarga están en una sola mano y serían todavía mayores si estuviese también la carga.

Los elementos de carga podemos clasificarlos en dos grandes grupos: *fijos* y *móviles*.

Las instalaciones fijas requieren que la clasificación de vagones se haga más minuciosamente, no por buques sino con arreglo a las bodegas que hayan de recibirlo y singularmente una línea de atraque mayor, ya que requiere, cuando menos, el doble de la eslora del buque. Por consiguiente, estos cargaderos no son aptos más que para puertos de río. Están bien en aquellos puertos como San Esteban de Pravia en el que además la topografía del terreno permite llevar las vías a media ladera y el cargadero es de un coste de primera instalación reducido; pero está contraindicado en puertos como el Musel, de reducidas líneas de atraque y más cuando el muelle forma un ángulo que le impide al buque moverse para presentar sus bodegas extremas bajo la tolva de carga; por otra parte, el coste de instala-

ción del cargadero con un puente de 183 metros es grande y no puede ser tampoco razón que aconsejase su instalación.

Los datos estadísticos presentados anteriormente manifiestan, en conjunto y parcialmente, que tanto los cargaderos fijos de San Esteban como el del Musel tienen rendimientos más bajos que los cargaderos móviles, cualquiera que sea su tipo.

Los cargaderos móviles podemos a su vez dividirlos en otros dos grupos: *grúa-puente* y *grúa de pórtico*. Desde luego las grúas pórtico tienen sobre las grúas-puente que están instaladas (salvo la de la dársena de Gijón) la ventaja de que transportan íntegramente la unidad, vagón, que ha servido para su transporte por ferrocarril; en cambio las segundas requieren un trasiego de la mercancía para pasarla del vagón al caldero o cinta que ha de transportarla.

El coste de primera instalación, así como el de explotación del elemento es más económico y conveniente el de las grúas-pórtico que las grúas-puente.

En cuanto al rendimiento de uno y otro tipo no puede obtenerse una solución concreta de los datos estadísticos, pues si bien de los dos tipos que usa el F.C. de Langreo se deduce un mal rendimiento para la grúa-puente de la dársena y un elevado rendimiento para las grúas-pórtico del Dique Norte; sin embargo, ya manifestamos anteriormente que uno y otro son casos anormales que no pueden adoptarse como tipo, la grúa-puente de la dársena por las defectuosas condiciones de marea en que tiene que trabajar y las grúas-pórtico del Dique Norte por las excepcionales condiciones en que trabajan, con un ferrocarril propio y un servicio de trenes adecuado al trabajo de las grúas.

Prescindiendo de estos dos casos nos encontramos con que la grúa-puente del cargadero número 1 del Musel tiene su rendimiento por encima del 60 por 100, mientras que la grúa-pórtico de 45 tons. del mismo puerto está en el 35 por 100, las de San Juan de Nieva por el 45 por 100, aún cuando llega-

el año 1923 al 61 por 100, y las de San Esteban de Pravia están en el 37 por 100.

Nos inclinamos por la grúa-pórtico por lo ya dicho anteriormente, que recoge y trasbasa al buque en cada movimiento la unidad de transporte del ferrocarril, el vagón, sin trasiego ni manipulación de ninguna clase.

Queda, por último, un punto muy interesante, cual es, si los cargaderos móviles deben de ir acompañados de un depósito de carbón *in situ*, es decir, dentro de su radio de acción.

Hemos de analizar algunos puntos de vista de esta cuestión:

¿El depósito ha de prestar su beneficio a las minas o a los buques? Si es a las primeras será a base de sustituir este depósito por el de la plazuela de la mina, a fin de no duplicar la operación de apile y cargue, es decir, habrá de ser el regulador entre la producción y la venta; si es el segundo, con tener en el depósito lo que represente el cargamento del buque o algo más, sería suficiente. En el primer caso, habría de prever para todas las minas, o su mayoría, y se precisarían «stocks» excesivamente grandes que no podrían establecerse *in situ*, es decir, en los muelles y dentro del radio de acción de la grúa habrían de estar alejados de ella; en el segundo, siendo los buques carboneros de mayor porte de 6.000 tons. de carga como habrán de despacharse sucesivamente con una capacidad relativamente pequeña puede prestarse este servicio y puede establecerse *in situ*. Por consiguiente los depósitos de carbón en los muelles, dentro del radio de acción de las grúas, deben de servir para un más rápido despacho de los buques.

¿Para qué tamaños de carbón deben servir los depósitos? De las estadísticas de la Dirección General de Minas y Combustibles y de los datos referentes a lo suministrado directamente por los productores se desprende, *grosso modo*, que de 4.528.752 tons. hay 2.566.611 que se suministran a ferrocarriles, industrias de gas, siderúrgicas, cementos y algunas otras, con una relación de cribados y galletas de un 8 por 100 y queda un resto de

dos millones, cifra redonda, servidas a la Marina de Guerra, mercante y pesqueros, a almacenistas y otras diversas industrias en que la relación de cribados y galletas es el 37 por 100.

Aún cuando esta estadística se refiere a los totales suministros de la cuenca, podemos observar que la partida de almacenistas representa 1.024.549 tons. con 364.000 tons. de granos, o sea, el 36,4 por 100 y éstos están distribuidos en casi su totalidad por el litoral. Por tanto, los depósitos debiendo de disponerse para servir a todas las contingencias es natural que se acoplen a cargamentos que habrán de llevar un promedio de granos del 30 al 40 por 100, o sea, para todos los tamaños de la producción.

¿Para qué clases de carbones deben de servir los depósitos? Ya se indicó anteriormente que pueden agruparse en tres grandes categorías: magros, secos de llama larga y de gas y cok. Esto, en cuanto se refiere a granzas y menudos, que es en los que como hullas de uso industrial se establece esta diferenciación.

¿Qué carácter ha de tener este servicio? Afecto al depósito directa e inmediatamente al elemento de carga, debe de ser uniforme en uno y otro el carácter del servicio. Por consiguiente este carácter ha de ser el de *un servicio público*, que es el que corresponde a todos los servicios que directa o indirectamente dependen del Estado o utilizan concesiones del mismo, pudiendo ser utilizado mediante una tarifa por todo aquel que lo necesite. De aquí se deduce que el depósito ha de ser dispuesto en forma que puedan sucederse las mercancías depositadas y los usuarios.

Estas condiciones complican la disposición de los depósitos por la separación de tamaños, de clases y la sucesión de mercancías y usuarios.

Los depósitos pueden ser de tres tipos: elevados, al nivel del suelo o móviles.

Los elevados son del tipo tolva con descarga de fondo como los que están en construcción en el puerto de San Esteban de Pravia. Las tolvas pueden ser múltiples, almá-

nando cualquier tamaño o clases y los usuarios pueden sucederse, ya que es fácil establecer una reglamentación que prohíba que después de un embarque queden restos de carbón en las tolvas utilizadas y por tanto dejarlas en disposición de servicio para otro productor distinto.

Esta clase de depósitos tienen también la ventaja de una continuada renovación del carbón, impidiendo que éste se haga viejo en el depósito, pierda sus características e influya en su combustión espontánea.

Los depósitos en el suelo son del tipo del construido en el Parque de Carbones. En ellos la mercancía habrá de sufrir movimientos anormales, ya que para pasar del vagón al buque por el intermedio del depósito, ha de elevarse para descender al depósito y después ha de volver a elevarse para descender a la bodega del buque.

La rotación de la utilización del depósito se hace muy difícil, por no decir prácticamente imposible, a causa de los sobrantes de los embarques. Para que los elementos de carga, las cucharas Prietsman se carguen de carbón, necesitan encontrar un montón del mismo, de lo contrario al cerrarse no aprisionan lo suficiente y la práctica enseñó que se precisa un plus de un 30 a un 50 por 100 de la cantidad a embarcar. De querer limpiar el depósito hay una parte de relativa importancia que hay que cargar a pala en las cucharas, lo que encarece notablemente la operación y resta eficiencia al cargadero, ya que equivale a cargar a pala esa parte de la bodega del buque.

El sistema de carga no se presta para granos, por consiguiente el buque que los lleve, o bien va a completar a otro cargadero o bien se complementa aquél con otros elementos auxiliares para la carga de los granos. En cualquiera de los dos casos se pierde parte del fin principal de la instalación, retrasando el despacho del buque.

Los depósitos en el suelo, de no limpiarse con frecuencia, dejan una parte del carbón que no se mueve, se avejenta, pierde sus características y acaba por combustionarse.

De aquí se deduce que este tipo de cargadero con depósito es inadecuado a las necesidades de las minas, ya que no se presta al apile y cargue de todos los tamaños, necesario por componerse la mayoría de cargamentos de los cuatro tamaños de carbón; e inadecuado a las necesidades del puerto, ya que un carácter fundamental de sus elementos es que se presten a realizar un servicio público y este no se adapta a la rotación de los usuarios.

Otra combinación es la presentada en San Esteban de Pravia, de dos grúas-pórtico de 45 tons. y un depósito en el suelo al servicio de las dos, con una cabida de 5.000 toneladas. Aquí el elemento de carga puede trabajar con vagón o con cuchara Prietsman, es por tanto adaptable a todos los tamaños y el depósito queda en este caso reducido a un auxiliar del tamaño que constituye la mayor relación de embarque, el menudo. Es claro que tiene todos los inconvenientes que hemos consignado a los depósitos en el suelo; pero en este caso puede incluso considerarse independiente la grúa del depósito, prestando la primera un servicio de carácter general y destinando el depósito a una licitación pública, solución a la que no se presta el Parque de Carbones.

Queda, por último, lo que hemos llamado *depósito móvil*, en el que nos referimos a un «stock» situado sobre vagones de ferrocarril. No necesitamos razonar que es el que mejor cumple todas las condiciones que el depósito ha de reunir, se presta a toda clase de tamaños y calidades y a la rotación por usuarios. El puerto puede tener de su propiedad vagones de ferrocarril para el exclusivo servicio de las minas al puerto, distribuyéndolos a su comodidad con relación a sus elementos de carga, con la ventaja de que este depósito sería común para todos ellos.

Era la solución indicada para el puerto de Gijón-Musel por todos conceptos y que cumplía todas las condiciones y exigencias, tanto de las minas como del puerto. Los cinco millones de pesetas gastados en el Parque de Carbones, debieron invertirse en una segunda

grúa-pórtico de 45 tons. y en vagones de los ferrocarriles del Norte y Langreo y si acaso en un depósito para menudos como tienen las mismas grúas en San Esteban de Pravia.

El Parque de Carbones es una magnífica instalación para una empresa que, dando otro destino a los granos, exportase 600.000 toneladas de granzas y menudos y que además tuviera un transporte propio desde la mina has-

ta el puerto, terminando en dicha instalación.

Por nuestra parte llegamos a la conclusión que, con depósito o sin él, dadas las características del embarque de carbones, tanto en lo que se refiere al carbón como a los puertos; el elemento más adecuado y de mejor rendimiento para satisfacerlas cumplidamente, es la grúa-pórtico de 45 tons. de potencia.

Gijón, 1.º de Diciembre de 1932.

# SOCIEDAD METALURGICA DURO-FELGUERA



Compañía Anónima.- Capital social: 78.000.000 de pesetas

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

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

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

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

HIERROS Y ACEROS laminados en barras de todas clases y formas para el comercio.—VIGUERÍA y demás hierros de construcción.—CHAPAS, PLANCHAS y PLANOS ANCHOS para construcciones civiles y navales.—CHAPAS ESPECIALES para calderas.—CARRILES para minas y ferrocarriles de vía ancha y estrecha.—ACERO EXTRADULCE marca X equivalente al hierro sueco.

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

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

## FLOTA

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

**Dirección Postal:**

MADRID  
Alcalá, 55-Apartado 529.

GIJÓN  
Apartado 51.

LA FELGUERA  
(Asturias).

**Telegramas - Telefonemas:**

**Duro**

**Duro**

**Duro-Sama**

## Se fija un nuevo impuesto de muellaje

Por orden ministerial de 28 de Enero próximo pasado se ha creado un impuesto de muellaje al embarque y desembarque de mercancías en los puertos de Guipúzcoa (excep-

ción hecha de Pasajes, por tener ya establecida su Junta de Obras) con arreglo a la escala detalla en la tarifa que va a continuación, y que empezó a regir el día 10 de abril último.

TARIFAS DEL SERVICIO DE MUELLAJE CORRESPONDIENTES A LOS PUERTOS AFECTOS AL GRUPO DE GUIPÚZCOA, APROBADAS POR ORDEN MINISTERIAL DE 28 DE ENERO DE 1933.

| MERCANCIAS                                                                                                                                                                                                                                    | CABOTAJE<br>Por 1.000 kgs. |      | GRAN CABOTAJE<br>Por 1.000 kgs. |      | ALTURA<br>Por 1.000 kgs. |      |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|------|---------------------------------|------|--------------------------|------|
|                                                                                                                                                                                                                                               | Desemb.                    | Emb. | Desemb.                         | Emb. | Desemb.                  | Emb. |
| Cargamentos completos de carbones cok, brea mineral, minerales, tierras naturales, cementos, sal común, kaolín, rollos de madera para pastas de papel, asfalto en polvo, escorias de hierro, ladrillos comunes y piedras de construcción..... | 0,35                       | 0,35 | 0,35                            | 0,35 | 0,35                     | 0,35 |
| Cargamentos completos de las demás mercancías.....                                                                                                                                                                                            | 0,70                       | 0,45 | 0,95                            | 0,70 | 1,20                     | 0,95 |
| Cargamentos incompletos de las demás mercancías comprendidas en la primera clase.....                                                                                                                                                         | 0,65                       | 0,65 | 0,65                            | 0,65 | 0,65                     | 0,65 |
| Cargamentos incompletos de las demás mercancías.....                                                                                                                                                                                          | 0,90                       | 0,65 | 1,15                            | 0,90 | 1,40                     | 1,15 |

NOTA.—Las partidas de 300 toneladas o más de una misma mercancía, se considerarán como cargamento completo, aunque el barco que las conduzca, contenga otras mercancías.

# S. A. Depósito de Carbones de Tenerife

— G I J Ó N —

## CARBONES

**Consignatarios :-: Fletamentos**

**Agencia de las Compañías Hamburguesas**

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

# LA CRISIS DEL CARBÓN ASTURIANO

Por BENITO A. BUYLLA (Presidente del Instituto del Carbón)

Publicamos a continuación la conferencia pronunciada hace poco en el Círculo Ferroviario de esta villa por D. Benito A. Buylla, ilustre catedrático de la Facultad de Ciencias de la Universidad de Oviedo, en donde explica Química Orgánica, y presidente del Instituto del Carbón, acerca de la crisis hullera, problema que conoce con toda exactitud. La autoridad del conferenciante en materia de tanta importancia, nos releva de encomiar la trascendencia de esta disertación, que recomendamos a nuestros lectores.

Mi tema favorito no puede ser más que el carbón, al que dedico toda mi actividad desde hace ya varios años, siempre esperando sorprender en sus entrañas los maravillosos secretos que guarda celosamente.

Un tema de tal naturaleza es, por otra parte, de gran actualidad española y más particularmente, de inmenso interés para Asturias.

Arrastrada a su pesar por la crisis mundial carbonera, nuestra región —la más rica y casi la única en hulla de la península— ve llenos sus depósitos de tan útil combustible sin vislumbrarle salida inmediata, y siente cernirse sobre ella la horrible amenaza del hambre y del malestar social a causa del paro forzoso de sus mineros.

Pero no conviene cargarle la culpa solamente a nuestra patria; el problema económico del combustible está adquiriendo, en los momentos actuales, unas proporciones de aterradora irresolubilidad en todo el mundo. En la marcha segura de la civilización el ritmo del progreso industrial es menos acelerado que el de la extracción de carbón, principal motor de las industrias. Esto trae como con-

secuencia irremediable la *superproducción*, o sea, el que saquemos de la mina mucha más primera materia que la que basta para cumplir nuestras necesidades técnicas.

Entre otros factores menos visibles, el prurito de recuperación financiera rápida de las naciones enzarzadas en la horrible guerra europea, fué lo que influyó más enérgicamente en este aumento de las empresas fabriles. Dijérase que la impremeditación bélica aún seguía calentando los cerebros de las personas civilizadas y se intentaba dar practicidad a todas las ideas industriales por absurdas que pareciesen.

Solo en los Estados Unidos, por ejemplo, el aumento de carbón extraído desde el 1878 al 1928 fué de 736 por 100, es decir, que pasó de 68 millones de toneladas a 569 millones.

Verdad es que también aumentaban, y con mucho mayor incremento, otros elementos también básicos de la industria, tales como la *hulla blanca* o saltos de agua, cuya fuerza se adelantó desde un millón hasta doce millones de caballos, es decir, el 1.200 por 100, el *gas natural* —del que tan rica es Norte América— que creció desde 75 mil millones de pies cúbicos hasta un billón seiscientos mil millones, es decir, el 2.033 por 100, y por último, el petróleo, que subió desde 26 millones de barriles a 896 millones, es decir, el 3.346 por 100.

No obstante, como los combustibles gaseosos o líquidos, así como la fuerza eléctrica originada por los saltos de agua, vinieron precisamente a llenar el cometido de producir impulso y por lo tanto de regir mecánicamente muchas de las técnicas que antes se apoyaban en el carbón, de aquí que contribuyeron directamente a aumentar la tremenda crisis carbonera.

Casi puede afirmarse que estamos en el momento de su agudización. Las citadas nuevas fuentes de energía primaria, el descenso natural de la fiebre técnica y la lógica competencia de las naciones más adelantadas en producción, son los factores más principales que se han unido para complicar el problema.

Y todo este problema está planteado en el momento actual en lo que se refiere a nosotros, en unos términos llenos de dificultades para su rápida solución.

Acaso pueda condensarse en dos o tres conclusiones contundentes, tales como son éstas:

El número de trabajadores de la mina es tal, en nuestra pequeña región, que para que ellos puedan vivir es necesario que las empresas hagan extraer exactamente una cantidad de carbón igual a la que se recoge.

Por otra parte, ya es sabido que esta cantidad de hulla rebasa, por desgracia, el límite de las necesidades, tanto técnicas como domésticas, del momento.

Queda, por lo tanto, un fuerte *stock* del combustible sólido sin vender. Y el valor de él puede alcanzar a la suma de los beneficios de la empresa minera. Y aún, en el peor de los casos, puede exceder de esta suma.

En conclusión: una empresa sin beneficios y lo que es peor con deficit, o se acomoda a su *modus vivendi*, reduciendo prudentemente su producción, y por lo tanto, disminuyendo también el número de sus obreros o muere asfixiada después de debatirse con ansias como un ser que se ahoga.

Lo que no puede hacerse por instinto de conservación general es mantener esta arruinadora superproducción.

La primera dificultad de arreglo viene arrastrada desde una época muy parecida a la de *las siete vacas gordas de Egipto*, según la narración bíblica. Y es el excesivo número de brazos útiles, ya capacitados para el laboreo intensivo de los yacimientos carboníferos.

Hubo un tiempo —tiempo feliz y despreocupado que ya no ha de volver— en que Asturias colocaba cuanto carbón extraía —y cuenta que llamó carbón a toda la piedra ne-

gra o tiznada de negro que salía de la mina y que, entre otras muchas y buenas propiedades, tenía la de arder alguna vez—. Entonces cada nación del mundo atendía exclusivamente a sus necesidades técnicas interiores sin pensar en la competencia. Y aún mejor, las naciones neutrales de la desconcertante guerra europea tenían que exportar a las beligerantes los productos y las primeras materias que no fuesen bélicas, porque los citados países habían encauzado todo su poderío industrial en la dirección de construir febrilmente material mortífero en cantidades fabulosas.

Esto dió origen a la sorprendente transformación de todo o casi todo el proletariado agrícola asturiano en proletariado de mina de carbón.

Era natural, por otra parte, se pagada bien y no se exigía mucho conocimiento de la materia.

La riqueza carbonera derivada de la conflagración mundial, no solo hizo desprendidos e ilusos a los propietarios de las minas, sino que extendió su prodigalidad, su locura y su imprevisión a los propios trabajadores.

Y con la paz —que tanto queríamos los hombres de buena voluntad— vino... la contraria. Se mostró la otra cara ineludible siempre en la ley del ritmo biológico.

Y entonces los que se habían transformado en mineros de repente (aún conservando por previsión de sus mujeres —la cabeza pensante y ahorrativa del hogar asturiano— el caserío y las tierras de labor, es decir, la *quintana* que les sirviera de sostenimiento antes de la aventura zapadora) consideraron como cuestión social y cuestión de honor el permanecer en el laboreo de las minas, haciendo valer su número y su fuerza como si fueran trabajadores de siempre.

Y llegó, claro está, la superabundancia de brazos y, con ella, la superproducción a que antes me refería.

El primer camino pues que debe emprenderse para resolver el problema carbonero asturiano —y aún todo el problema del paro forzoso en la región— es devolver a la tierra,

a la amada tierra, ávida de hombres que le sepan arrancar sus riquezas agrícolas, a un 50 por 100 de los mineros-labradores que de ella salieron y que a ella deben volver.

No es esta como se ve cuestión de bajo tierra, sino de sobre tierra. Multipliquemos nuestros pájaros a costa de nuestros topes. Y antes del carbón laboremos el *mantillo*, el *humus* vegetal fecundante y bendito que primero coopera a la fructificación del agro y más tarde, mucho más tarde (cuando se ha muerto de sol) se hunde en los terrones para transformarse lentamente, secularmente en combustible.

Cuán sensatas y bien pensadas eran aquellas preguntas que se hacía la gran revista norteamericana, «The Iron Age», aplicables al paro forzoso mundial, pero que tienen muy estrecha relación con lo que acabo de decir y ahora. Entre otras cosas preguntaba lo siguiente:

«¿Porqué la gente abandona el campo para hacinarse en las grandes urbes?»

¿Qué razones existen para que hoy día no pueda mucha gente alimentarse y vestirse con el producto de la tierra trabajada con sus propias manos como hacían nuestros antepasados?»

De este modo, y en lo que a nosotros

afecta, nivelaríamos nuestra minería con nuestra agricultura y al mismo tiempo miraríamos por nuestra ganadería que supone para Asturias una riqueza aún superior a la del carbón.

Una vez con los hombres estrictamente suficientes y eficaces para el laboreo de nuestras minas carboneras, se presenta otro importantísimo factor del mejoramiento económico de nuestra industria del combustible sólido. Este factor es la *capacidad de trabajo*.

Yo entiendo por *capacidad de trabajo* la labor media diaria que puede efectuar un obrero-tipo, esto es, un obrero-unidad. El cálculo de ella no puede ser más fácil, basta dividir la producción de toneladas por el número de obreros y así tendremos las toneladas o fracción de tonelada extraídas por cada obrero en el tiempo que se determina. Después bastaría reducir ese tiempo a la unidad-día.

Con respecto a Asturias, una estadística de la hulla recogida durante el año de 1931 dá el siguiente valor en toneladas: 4.701.494 (o sea, 5.465 más que en el año anterior) y el número de obreros que trabajaron fué de 29.474. La relación correspondiente dá un valor de 159 toneladas por obrero y por año.

(Continuará).

# 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**



Lubrificantes "Atlantic"

# GUMERSINDO JUNQUERA

## GIJON - MUSEL

Armador - Consignatario de Buques  
Carbones - Fletamentos



TELÉFONO 17-00

APARTADO 176

### VAPORES

|                      |             |
|----------------------|-------------|
| LUIS ADARO.....      | 3 400 Tons. |
| MARIA ADARO....      | 3.650 »     |
| GUMERSINDO JUNQUERA. | 5.800 »     |
| MARUJA Y AURORA..... | 6 850 »     |

TELEGRAMAS:

**JUNSECA**

**GIJON**

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



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

## 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.

Siniestros 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.



# SECCIÓN DE PESCA



## COMPLETAMENTE PÉSIMA

La quincena pesquera ha transcurrido dentro de la mayor pobretud en las caladas, siendo todas estas de reducido número de cajas y con capturas de pescado de clases inferiores. La escasez ha sido muy considerable en todas estas playas y únicamente se destacó una pareja que consiguió una buena marea de merluza y otra que trajo en diversos días algunas cajas de besugo.

En la Estaca de Vares trabajaron las parejas con alguna mejor suerte que las que lo

hicieron aquí, pero aún así las mareas conseguidas carecieron de importancia, pudiendo calificarse las que más solo como regulares.

En cuanto a los barcos que llegaron con caladas de la costa de Irlanda, vendieron bastante buen número de cajas, predominando en éstas la pescadilla, pero escaseando la merluza, y de ahí que los resultados obtenidos no hayan sido más que medianos.

Los precios que rigieron, a pesar de la escasez de pesca habida, no consiguieron elevación y se mantuvieron aproximadamente a la par con los cotizados en la quincena anterior

## Promedio de precios obtenidos en las ventas de pescado efectuadas en la Rula de Gijón, desde el 11 al 25 de Abril de 1933

| CLASE DE PESCA  | 11   | 12   | 13   | 14   | 15   | 17   | 18   | 19   | 20   | 21   | 22   | 24   | 25   |
|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Merluza.....    | 2,79 | 3,00 | 2,78 | 3,29 | 4,00 | 3,40 | 3,00 | 3,00 | 2,92 | 2,50 | 3,28 | 3,00 | 2,71 |
| Pescadilla. ... | 1,12 | 1,44 | 1,25 | 1,39 | 1,26 | 1,31 | 1,34 | 1,14 | 1,35 | 1,18 | 1,34 | 1,46 | 1,29 |
| Besugo.....     | 1,29 | 2,19 | 1,20 | 1,10 | 1,29 | 1,39 | 1,20 | 1,15 | 2,16 | 1,12 | 1,18 | 1,09 | 1,39 |
| Pancho.....     | 0,69 | 0,57 | 0,73 | 0,69 | 0,67 | 0,56 | 0,60 | 0,63 | 0,59 | 0,46 | 0,50 | 0,80 | 0,50 |
| Gallos.....     | 1,00 | 0,63 | 0,83 | 1,08 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 0,78 | 1,00 | 0,81 | 0,90 | 1,00 | 0,71 |
| Congrio.....    | 1,78 | 1,79 | 1,72 | 1,69 | 1,79 | 1,59 | 1,59 | 1,58 | 1,65 | 1,58 | 1,59 | 2,00 | 1,17 |
| Congria.....    | 1,41 | 1,00 | 1,25 | 1,10 | 0,83 | 0,76 | 1,10 | 0,73 | 1,00 | 0,47 | 0,50 | 1,00 | 0,50 |
| Salmonetes...   | 2,62 | 2,00 | 2,81 | 3,00 | 2,80 | 2,37 | 2,20 | 2,24 | 2,15 | 1,91 | 2,20 | 2,00 | 3,00 |
| Rodaballo....   | 2,60 | 3,00 | »    | »    | 2,90 | 2,76 | 2,71 | 2,50 | 2,45 | 2,72 | 2,54 | 2,73 | 2,71 |
| Barbadas....    | 0,62 | 0,80 | 0,75 | 0,70 | 0,60 | 0,66 | 0,70 | 0,64 | 0,57 | »    | 1,00 | 0,78 | 0,47 |
| Potas.....      | 0,55 | 0,63 | 0,54 | 0,77 | 0,58 | 0,60 | 0,96 | 0,73 | 0,60 | »    | 1,00 | 0,71 | »    |
| Lenguados...    | »    | 5,17 | »    | »    | »    | »    | 8,50 | »    | »    | 5,00 | 5,40 | 5,66 | »    |
| Matute.....     | 0,39 | 0,36 | 0,36 | 0,33 | 0,31 | 0,39 | 0,37 | 0,37 | 0,33 | 0,34 | 0,33 | 0,33 | 0,40 |
| Pelao.....      | 0,48 | 0,36 | 0,37 | 0,33 | 0,40 | 0,38 | 0,33 | 0,37 | 0,33 | 0,36 | 0,33 | 0,33 | 0,36 |
| Chicharros...   | 0,34 | 0,33 | 0,40 | 0,33 | »    | 0,35 | 0,33 | 0,33 | 0,33 | 0,35 | 0,33 | 0,33 | 0,50 |
| Abadejo.....    | »    | »    | 1,27 | 1,29 | »    | »    | »    | »    | »    | 1,69 | 1,29 | »    | 1,37 |
| Cabras.....     | 1,20 | »    | »    | »    | 1,42 | »    | 1,32 | 1,30 | »    | »    | 1,41 | 1,26 | »    |
| Calamares....   | »    | »    | »    | »    | »    | »    | 2,50 | »    | »    | »    | »    | »    | »    |
| Rubiel.....     | »    | »    | »    | »    | »    | »    | »    | »    | »    | »    | »    | 2,50 | »    |

# MUSEL

Movimiento habido en los turnos para  
desde el 10 a

| FECHAS                                                       |           | NOMBRE DEL BUQUE          | Toneladas | DESTINO       |
|--------------------------------------------------------------|-----------|---------------------------|-----------|---------------|
| Petición de turno                                            | SALIDA    |                           |           |               |
| ===== MUSEL - LANGREO. — 1.er TURNO =====                    |           |                           |           |               |
| 5 Abril                                                      | 11 Abril  | Mosquitera . . . . .      | 2.750     | Alicante.     |
| 5 id.                                                        | 19 id.    | R. Alonso R . . . . .     | 4.600     | Barcelona.    |
| 7 id.                                                        | 25 id.    | Maruja y Aurora . . . . . | 6.500     | Id.           |
| 15 id.                                                       | cargando  | Urola . . . . .           | 6.200     | Id.           |
| ===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====                     |           |                           |           |               |
| 4 Abril                                                      | 17 Abril  | Mina Piquera. . . . .     | 5.200     | Barcelona.    |
| 10 id.                                                       | 22 id.    | Sud . . . . .             | 4.500     | Id.           |
| 18 id.                                                       | 24 id.    | Sama. . . . .             | 1.040     | Bilbao.       |
| 19 id.                                                       | cargando  | Ciaño . . . . .           | 4.650     | Alicante.     |
| ===== MUSEL - LANGREO. — 3.er TURNO =====                    |           |                           |           |               |
| 3 Abril                                                      | 11 Abril  | Sotón . . . . .           | 1.900     | Sevilla.      |
| 4 id.                                                        | 12 id.    | Agadir . . . . .          | 650       | Bilbao.       |
| 7 id.                                                        | 18 id.    | V. Ruiz Senén . . . . .   | 5.750     | Barcelona.    |
| 20 id.                                                       | cargando  | V. Figaredo . . . . .     | 4.200     | Málaga.       |
| 20 id.                                                       | esperando | España núm. 3 . . . . .   | 2.443     | Ferrol.       |
| ===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====                     |           |                           |           |               |
| 29 Marzo.                                                    | 12 Abril  | Alejandro . . . . .       | 400       | S. Sebastián. |
| 5 Abril                                                      | 15 id.    | Iturri Ripa . . . . .     | 400       | Vigo.         |
| 8 id.                                                        | 18 id.    | María . . . . .           | 400       | S. Sebastián. |
| 10 id.                                                       | 20 id.    | José María . . . . .      | 500       | Pasajes.      |
| 10 id.                                                       | cargando  | María Santiuste . . . . . | 500       | Santander.    |
| 15 id.                                                       | esperando | Ruda. . . . .             | 480       | S. Sebastián. |
| 21 id.                                                       | "         | Alejandro . . . . .       | 400       | Zumaya.       |
| 24 id.                                                       | "         | María . . . . .           | 400       | Villagarcía.  |
| ===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====                       |           |                           |           |               |
| 12 Abril                                                     | 13 Abril  | C. de Zubiria. . . . .    | 4.600     | Tarragona.    |
| 13 id.                                                       | 13 id.    | Llodio . . . . .          | 900       | Santander.    |
| 15 id.                                                       | 15 id.    | Sama. . . . .             | 1.040     | Bilbao.       |
| 17 id.                                                       | 19 id.    | I. Figaredo . . . . .     | 4.500     | Tarragona.    |
| 18 id.                                                       | 21 id.    | V. de Chavarri . . . . .  | 4.600     | Valencia.     |
| 21 id.                                                       | 22 id.    | Everest . . . . .         | 800       | Santander.    |
| 24 id.                                                       | 24 id.    | Llodio . . . . .          | 900       | Bilbao.       |
| ===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS ===== |           |                           |           |               |
| 31 Marzo.                                                    | 13 Abril  | Galicia . . . . .         | 320       | Coruña.       |
| 5 Abril                                                      | 20 id.    | R. Alonso R . . . . .     | 1.800     | Barcelona.    |

# GIJON

carga de carbón por estos puertos

5 Abril de 1933

| FECHAS            |           | NOMBRE DEL BUQUE           | Toneladas | DESTINO     |
|-------------------|-----------|----------------------------|-----------|-------------|
| Petición de turno | SALIDA    |                            |           |             |
| 6 Abril           | 15 Abril  | Numa. . . . .              | 4.400     | Barcelona.  |
| 6 id.             | 12 id.    | Lola . . . . .             | 240       | Zumaya.     |
| 8 id.             | 13 id.    | Bodón . . . . .            | 650       | Cádiz.      |
| 10 id.            | 15 id.    | V.º Nieves . . . . .       | 214       | Vigo.       |
| 10 id.            | 11 id.    | Sama. . . . .              | 1.040     | Pasajes.    |
| 11 id.            | 17 id.    | Maruja y Aurora. . . . .   | 450       | Consumo.    |
| 12 id.            | 15 id.    | Melchuca. . . . .          | 120       | Santander.  |
| 13 id.            | 17 id.    | Juan Artaza . . . . .      | 580       | Id.         |
| 15 id.            | 19 id.    | Manelina R . . . . .       | 3.400     | Cartagena.  |
| 15 id.            | 19 id.    | Cabo San Vicente . . . . . | 2.840     | Málaga.     |
| 17 id.            | 17 id.    | V.º Amparo . . . . .       | 100       | Marín.      |
| 17 id.            | 24 id.    | A. Senra . . . . .         | 4.800     | Barcelona.  |
| 18 id.            | 20 id.    | Torras y Bages . . . . .   | 2.300     | Mahón.      |
| 18 id.            | 22 id.    | Elgueta . . . . .          | 420       | Ayamonte.   |
| 20 id.            | 22 id.    | Agadir . . . . .           | 620       | Bilbao.     |
| 21 id.            | 22 id.    | V.º Gabino . . . . .       | 94        | Pontevedra. |
| 21 id.            | 24 id.    | Juan Artaza . . . . .      | 580       | Pasajes.    |
| 22 id.            | esperando | Mont Seny . . . . .        | 840       | Id.         |
| 22 id.            | 22 Abril  | Ineschu . . . . .          | 180       | Zumaya.     |
| 24 id.            | esperando | San Ireneo . . . . .       | 600       | Santander.  |
| 24 id.            | 24 Abril  | Iturri Ripa . . . . .      | 380       | Vigo.       |
| 24 id.            | esperando | V.º Dos Pérez. . . . .     | 84        | Id.         |

## GIJON - DARSENA. - F. C. DE LANGREO

|           |           |                          |     |            |
|-----------|-----------|--------------------------|-----|------------|
| 27 Marzo. | 12 Abril  | Lekeitiarra . . . . .    | 220 | Zumaya.    |
| 30 id.    | 12 id.    | Josefa Mari . . . . .    | 230 | Vigo.      |
| 31 id.    | 15 id.    | Magdalena . . . . .      | 230 | Bilbao.    |
| 31 id.    | 19 id.    | Ana . . . . .            | 330 | Pasajes.   |
| 3 Abril   | 17 id.    | Roberto . . . . .        | 180 | Coruña     |
| 5 id.     | 20 id.    | Joven Conchita . . . . . | 210 | Santander. |
| 5 id.     | 13 id.    | Mariavi . . . . .        | 360 | Bilbao.    |
| 10 id.    | 22 id.    | Aller. . . . .           | 220 | Zumaya.    |
| 10 id.    | cargando  | San Jorge . . . . .      | 250 | Bilbao.    |
| 10 id.    | esperando | Edurne . . . . .         | 220 | Bermeo.    |
| 12 id.    | »         | Zubieta . . . . .        | 115 | Id.        |
| 13 id.    | »         | Diciembre . . . . .      | 150 | Ferrol.    |
| 13 id.    | »         | Airoso . . . . .         | 125 | Bermeo.    |
| 13 id.    | »         | San Eduardo. . . . .     | 300 | Santander. |
| 15 id.    | »         | Recalde . . . . .        | 120 | Zumaya.    |
| 17 id.    | »         | Dionisia . . . . .       | 270 | Bermeo.    |
| 17 id.    | 24 Abril  | Joven Víctor . . . . .   | 160 | Deva.      |
| 18 id.    | esperando | R. Espinosa . . . . .    | 135 | Ferrol.    |
| 19 id.    | »         | Sisarga . . . . .        | 155 | Zumaya.    |
| 20 id.    | »         | Begoña 7. . . . .        | 195 | Ferrol.    |
| 22 id.    | »         | Ondárroa. . . . .        | 100 | Bermeo.    |
| 22 id.    | »         | Luis Vives . . . . .     | 160 | Ferrol.    |
| 22 id.    | »         | Amada . . . . .          | 130 | Bilbao.    |
| 25 id.    | »         | Antonieta . . . . .      | 120 | Id.        |

# A V I L E S

Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la 2.<sup>a</sup> decena  
de Abril e 1933

| FECHA DE                              |          | NOMBRE DEL BUQUE            | Toneladas     | DESTINO          |
|---------------------------------------|----------|-----------------------------|---------------|------------------|
| Entrada                               | Salida   |                             |               |                  |
| <b>2.<sup>a</sup> decena de Abril</b> |          |                             |               |                  |
| 7 Abril                               | 11 Abril | Caruso . . . . .            | 1.351         | Bilbao.          |
| 11 id.                                | 11 id.   | Nemrod . . . . .            | 80            | Huelva.          |
| 4 id.                                 | 12 id.   | Aida . . . . .              | 315           | Vigo.            |
| 6 id.                                 | 12 id.   | F. L. de Ibarra . . . . .   | 4.629         | Tarragona.       |
| 9 id.                                 | 12 id.   | Rosita . . . . .            | 147           | Bilbao.          |
| 8 id.                                 | 12 id.   | José Navia Osorio . . . . . | 1.220         | Huelva.          |
| 11 id.                                | 12 id.   | Asturias . . . . .          | 62            | Luarca.          |
| 9 id.                                 | 13 id.   | Arnao . . . . .             | 146           | Requejada.       |
| 11 id.                                | 15 id.   | Boal . . . . .              | 62            | Tapia.           |
| 15 id.                                | 15 id.   | Brens . . . . .             | 11            | Corcubión.       |
| 2 id.                                 | 15 id.   | Tres Marías . . . . .       | 105           | Vigo.            |
| 13 id.                                | 18 id.   | Antonieta . . . . .         | 128           | Bilbao.          |
| 18 id.                                | 18 id.   | Boal . . . . .              | 59            | Tapia.           |
| 12 id.                                | 18 id.   | España n.º 3 . . . . .      | 250           | Gijón.           |
| 16 id.                                | 18 id.   | Arnao . . . . .             | 132           | Requejada.       |
| 1 id.                                 | 19 id.   | Euzkera . . . . .           | 6 366         | Almería-Alicante |
| 10 id.                                | 19 id.   | Gobelas . . . . .           | 3.582         | Valencia.        |
| 8 id.                                 | 19 id.   | Belarmina . . . . .         | 141           | Betanzos.        |
| 13 id.                                | 19 id.   | Hernani . . . . .           | 420           | S. Sebastián.    |
| 21 id.                                | 19 id.   | Eduardo . . . . .           | 10            | Sin destino:     |
| 19 id.                                | 19 id.   | Caruso . . . . .            | 320           | Zumaya.          |
| <b>TOTAL...</b>                       |          |                             | <b>19.536</b> |                  |

## Manuel G. Morán

### EFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

Depositario exclusivo de la Vacuum Oil C<sup>o</sup> S. A. E.

Aceites para la Marina MOBIL OILS

Empaquetaduras y juntas BELDAM

Cables de Alambre ingleses "British Ropes Ltd." - Cadenas de la casa "Old Hill" con certificado del "LLOYD'S" y todo lo concerniente a ferretería naval, de la casa "Gotscher & C.<sup>o</sup>", de Birmingham

**San Juan de Nieva (Avilés)**

Telegramas  
Telefonemas

**MORÁN-AVILÉS**

# SAN ESTEBAN DE PRAVIA

Relación del carbón embarcado por este puerto durante la 2.<sup>a</sup> decena  
de Abril de 1933

| FECHA DE                              |           | NOMBRE DEL BUQUE            | Toneladas     | DESTINO        |
|---------------------------------------|-----------|-----------------------------|---------------|----------------|
| Entrada                               | Salida    |                             |               |                |
| <b>2.<sup>a</sup> decena de Abril</b> |           |                             |               |                |
| 5 Abril.                              | 11 Abril. | Rita Sister . . . . .       | 4.664         | Barcelona.     |
| 6 id.                                 | 11 id.    | M. de Urquijo. . . . .      | 3 800         | Bilbao.        |
| 9 id.                                 | 12 id.    | El Caudal . . . . .         | 1.054         | Pasajes.       |
| 8 id.                                 | 12 id.    | Aurora . . . . .            | 1.022         | Bilbao.        |
| 9 id.                                 | 13 id.    | Nervión . . . . .           | 1.047         | Id.            |
| 7 id.                                 | 13 id.    | Jaime Girona. . . . .       | 3.434         | Id.            |
| 12 id.                                | 14 id.    | Vito . . . . .              | 191           | San Sebastián. |
| 14 id.                                | 14 id.    | Monchu . . . . .            | 43            | Pasajes.       |
| 12 id.                                | 15 id.    | Mont Seny . . . . .         | 868           | Bilbao.        |
| 12 id.                                | 15 id.    | Cementos Rezola 2 . . . . . | 618           | San Sebastián. |
| 16 id.                                | 17 id.    | Chacartegui . . . . .       | 197           | Guetaria.      |
| 15 id.                                | 17 id.    | Capricho . . . . .          | 120           | Pasajes.       |
| 16 id.                                | 18 id.    | Astillero . . . . .         | 456           | Id.            |
| 12 id.                                | 18 id.    | Pepín. . . . .              | 537           | Id.            |
| 14 id.                                | 18 id.    | M. de Urquijo. . . . .      | 2.877         | Bilbao.        |
| 14 id.                                | 19 id.    | Villa Selgas . . . . .      | 575           | Coruña.        |
| 19 id.                                | 19 id.    | Aurora . . . . .            | 1.019         | Bilbao.        |
| 16 id.                                | 19 id.    | Caruso . . . . .            | 1.346         | Vigo.          |
| <b>TOTAL..</b>                        |           |                             | <b>23 868</b> |                |

GRANDES ALMACENES DE EFECTOS NAVALES

DE

ENRIQUE VALDES T. PRIDA

PRECIOS SIN COMPETENCIA

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

TELÉFONO 19

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

# EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

Toneladas de carbón embarcadas por los diferentes cargaderos que se citan durante la 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> decena de Abril de 1933.

|                                                |                             | 1. <sup>a</sup> DECENA | 2. <sup>a</sup> DECENA |
|------------------------------------------------|-----------------------------|------------------------|------------------------|
| <b>MUSEL</b>                                   |                             |                        |                        |
| Vías de Langreo. - Cargadero del F. C. ....    | Turno 1. <sup>o</sup> ..... | 9.534,35               | 7.095,56               |
|                                                | Id. 2. <sup>o</sup> .....   | 5.950,76               | 6.296,34               |
|                                                | Id. 3. <sup>o</sup> .....   | 3.741,85               | 7.527,46               |
|                                                | Id. 4. <sup>o</sup> .....   | 1.715,13               | 1.654,29               |
| <b>MUSEL</b>                                   |                             |                        |                        |
| Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P. .... | Grúas chicas .....          | 516,66                 | 427,28                 |
|                                                | Cargaderos .....            | 23.352,42              | 31.019,31              |
| <b>GIJÓN-DARSENA</b>                           |                             |                        |                        |
| Vías de Langreo.-Cargadero del F. C. ....      | Grúas chicas .....          | 570,07                 | 3.259,70               |
|                                                | Cargaderos .....            | 1.781,75               | 2.539,86               |
|                                                | Muelles .....               | 400,00                 | 396,00                 |
| Totales en las dos decenas .....               |                             | 47.562,99              | 60.215,80              |
| <b>AVILÉS</b> .....                            |                             | 19.367,00              | 19.536,00              |
| <b>SAN ESTEBAN DE PRAVIA</b> .....             |                             | 13.563,00              | 23.868,00              |



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

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

Dirección telegráfica: **FÁBRICA-MIERES**

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

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



# INFORMACIONES VARIAS



## COMPRA-VENTA DE BUQUES

Vapor «Oyarzun», construído en acero en el año 1889; de 2.237 tons. de registro bruto y 1.406 netas. Vendido por la Cía. Naviera Bidasoa, de Bilbao, a D. Andrés Vega Gorostegui, de Santander, para ser desguazado.

Vapor «Asun», construído en acero en el año 1867; de 1.018 tons. de registro bruto y 1.100 tons. d. w. Vendido en 30.000 pesetas por don Adolfo Ramírez Escudero, de Bilbao, a Cía. Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques, de Bilbao, para ser desguazado.

## BUQUES DESAPARECIDOS EN FEBRERO

Según publica el «Bureau Veritas», durante el pasado mes de febrero último han sido borrados de dicho registro, un importante número de buques, que asciende a 78 vapores, 3 motonaves y 11 veleros.

Los vapores correspondían a los países siguientes: 5 a Norte América, 1 a Bélgica, 18 a Inglaterra, 1 a Chile, 1 a Cuba, 3 a Dinamarca, 7 a Holanda, 2 a Francia, 24 a Alemania, 3 a Grecia, 1 a Islandia, 1 a Noruega, 1 a Portugal, 3 a España y 2 a Yugoslavia. Los motonaves, 1 era norteamericano, 1 brasileño y otro francés. Y los veleros pertenecían, 4 a América, 5 a Alemania, 1 a Francia y 1 a Italia.

Lo que más tiene de particular esta información es el dato que 62 vapores y 9 veleros, han desaparecido debido a ser desguazados.

## LA PESCA EN FRANCIA Y ARGELIA

Francia ha aprobado y puesto en vigor una ley que modifica y completa los artículos de las leyes precedentes que tienen por objeto prohibir a los extranjeros la pesca en aguas territoriales de Francia o Argelia.

Con arreglo a la nueva ley, los comandantes de los navíos infractores podrán ser castigados con prisión de quince días a tres meses. Prevé además un privilegio sobre los navíos para los gastos de guardería de los barcos contraventores y gastos judiciales.

## LA VEDA DE LA PESCA DE ARRASTRE

El Ministerio de Marina ha dictado una orden, que publica la «Gaceta» del día 22 de Abril último, regulando la veda sobre pesca de arrastre en aguas fiscales del litoral mediterráneo, archipiélago balear y costas de soberanía de Marruecos.

## LAS TARIFAS DE LAS COM-

## PAÑÍAS TRASATLÁNTICAS

En la asamblea de accionistas de la Cunard Line ha dicho el presidente de la misma que desde hace tiempo los componentes de la Conferencia del Atlántico del Norte tienen la intención de llegar a una revisión completa de las tarifas, teniendo en cuenta el tipo de los nuevos navíos puestos al servicio de las grandes travesías trasatlánticas, pero como hasta el presente no se ha podido llegar a un acuerdo en asunto de tanto interés habrá que buscar la solución fuera de la citada Conferencia.

En la misma asamblea que comentamos se dió cuenta de que continúan las negociaciones con la «White Star Line» y el Gobierno inglés con objeto de reanudar la construcción de buques supertrasatlánticos.

## COMERCIO ANGLO ESPAÑOL

El Comité de Asuntos Generales de la Cámara de Comercio de Newcastle se reunió recientemente bajo la presidencia de Sir Walter Raine, con objeto de tomar en consideración la lista de resoluciones que se han de presentar en la reunión anual de la Asocia-

ción de Cámaras de Comercio Británicas los días 27 y 28 de abril.

Los Comités acordaron apoyar una resolución que ha de presentar la Cámara de Comercio Británica respecto a España, llamando la atención del Gobierno británico a la favorable oportunidad para negociar con España en vista de que las exportaciones de ese país al Reino Unido excedieron considerablemen-

te a sus importaciones de este país. Se pensó en que había que emplear todos los medios posibles para obtener una revisión de los Aranceles Españoles a favor del Reino Unido y obtener cuantas modificaciones resulten beneficiosas para mercancías británicas a su importación en España. También se procurará evitar cuantas dificultades pudieran originarse por el cambio de restricción.

# 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 MARITIMA, MADRID - Alcalá, 16**

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

## FERRETERIA VASCO ASTURIANA (S. A.)

San Bernardo, 55-57  
Teléfono 1321

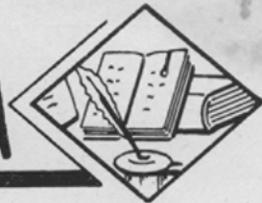


Cabrales, 30-32  
Apartado 8

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.



# LEGISLACIÓN MARÍTIMA



NOMBRANDO UNA COMISIÓN  
PARA EL ESTUDIO DEL REGLA-  
MENTO DEL CONVENIO INTER-  
NACIONAL DE SEGURIDAD DE  
LA VIDA HUMANA EN LA MAR

Excmo. Sr.: Este Ministerio se ha servido disponer que por una Comisión presidida por el Excmo. Sr. Inspector general de buques y construcción naval de esa Subsecretaría, e integrada por el Jefe de Negociado de la Inspección general de buques y construcción naval, D. Pedro de la Rosa, el Perito Inspector de buques de la provincia marítima de Tarragona, D. Mateo Abelló, y un Ingeniero naval nombrado por la Asociación de Ingenieros Navales, se proceda, en un plazo de cinco semanas, al estudio y redacción de los Reglamentos para la debida aplicación de los capítulos II y III del Convenio Internacional de Seguridad de la vida humana en el mar, relativos a la construcción y aparatos de salvamento de los buques de pasaje.

La Asociación de Ingenieros Navales deberá, en un plazo no superior a ocho días, a

partir de la publicación de esta Orden en el «Diario Oficial», nombrar el Ingeniero Naval que se interesa.

La Comisión percibirá los emolumentos que, previos los trámites reglamentarios, se fijarán oportunamente.

Madrid, 19 de abril de 1933.

APLAZANDO HASTA NUEVA OR-  
DEN LA FECHA EN QUE SERÁN  
EXIGIDOS LOS NUEVOS CERTI-  
FICADOS DE LÍNEAS DE CARGA

Excmo. Sr.: Habiéndose fijado en un principio, de acuerdo con la mayoría de los Gobiernos contratantes, la fecha de 1.º de abril actual, como obligatoria para los buques nacionales y extranjeros que toquen en puertos españoles y a quienes afecte el nuevo Convenio de Líneas de Máxima carga, estuviesen en posesión del nuevo certificado internacional de franco bordo que aquel exige.

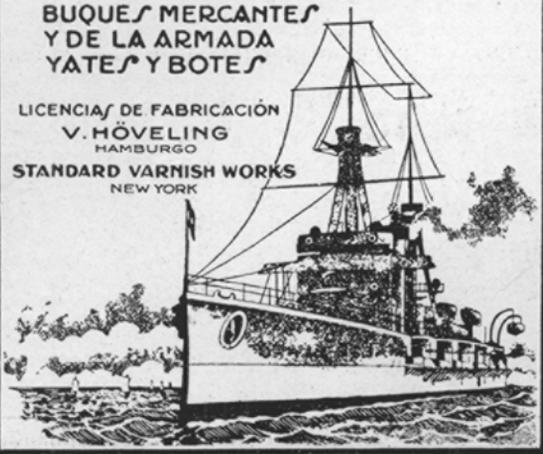
Este Departamento Ministerial, de acuerdo con la reciente propuesta de alguno de los Gobiernos contratantes, se ha servido aplazar hasta nueva orden la fecha en que los cer-

**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

tificados antes mencionados serán exigidos, pero recomienda, no obstante, que en evitación de inútiles trastornos, se solicite por los armadores de aquellos buques a los que el Convenio les sea de aplicación, el nuevo cálculo de su franco bordo, para contar con el certificado correspondiente antes de que éstos sean definitivamente obligatorios.

Madrid, 19 de abril de 1933.

PROHIBIENDO LA PESCA A LA «ARDO-  
RA» Y AUTORIZANDO EL PROCEDI-  
MIENTO DENOMINADO EL «TANQUEO»

Excmo. Sr.: De conformidad con lo informado por la Subsecretaría de la Marina civil en expediente referente a las peticiones acordadas por la Asamblea de Pescadores del

Cantábrico, celebrada en Bilbao el día 12 de Marzo,

Este Ministerio ha tenido a bien resolver lo siguiente:

1.º Se prohíbe la pesca a la «ardora» en la región Cantábrica, con carácter provisional y mientras la Junta regional, en su primera reunión, informa sobre la conveniencia de reglamentar o prohibir tal procedimiento de pesca.

2.º Se autoriza con carácter experimental el empleo del procedimiento denominado «tanqueo», para la pesca del atún y bonito, sobre el cual informará la Junta regional transcurrido un año, a contar de la fecha de esta disposición.

3.º Se fija como tamaño mínimo para el desembarque y venta de la anchoa el correspondiente a un máximo de 80 ejemplares en kilogramo.

# 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

## SENABRE

CORDELERÍA Y REDES  
VAPORES PESQUEROS

**VILLAJYOSA (ALICANTE)**

DEPÓSITOS EN:

**CADIZ:** Plocía, 13.

**BOUZAS (Vigo)** Avenida E. Cabello.

**VILLAJYOSA** (Casa Central).

TELÉFONOS:

N.º 2734

N.º 2724

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

## 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



## 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 AUTOMÓVIGES, 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 GARCÍA Y GARCÍA

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: } JOSANBUS  
» Telefónica: }

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 O 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

## ALMACÉN DE EFECTOS NAVALES

DE

# VIUDA MAÑUECO (SUCESOR)

Méndez Núñez, 8 - Teléfono 2256

SANTANDER

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

**SUCURSAL EN PUERTO CHICO**

## SOCIEDAD INDUSTRIAL ASTURIANA

# FABRICAS DE MOREDA Y GIJON

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

Espino artificial, puntas de paris, hoja de lata

Para la correspondencia y pedidos dirigirse al Director de las  
**Fábricas de MOREDA y GIJON. - GIJON (Asturias)**  
Apartado 26 :: Telegramas: Moreda y Gijón

## Fábrica de Metales de Lugones

ALAMBRE de cobre electrolítico de todos los diámetros  
Id. de bronce silencioso » » » »  
Id. de latón » » » »

BARRAS de cobre de todos los diámetros  
Id. de latón » » » »

CHAPAS de latón de todas dimensiones

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

## Minas de Carbón en Aller (Moreda)

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

### Minas de Hierro en Belmonte

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

Telegramas y Telefonemas: TARTIERE

## Minas de Respinedo

# JESUS FERNANDEZ

OFICINAS:

Marqués de San Esteban, número 2

**GIJÓN**

# VAPORES DE GUMERSINDO RIESGO VALLINA

## GIJÓN

Telegramas }  
Telefonemas } **RUDESCO**

**Teléfono 30-23**

**Apartado 142**

### ÁNGEL ALVAREZ, S. en C. - Avilés

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

**GRANDES ALMACENES DE SAL**

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

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

|                   |                    |           |
|-------------------|--------------------|-----------|
| VAPORES:          | Aida . . . . .     | 350 Tons. |
| Caruso . . . . .  | Margarita          | 270 "     |
| Lolín a . . . . . | Africana . . . . . | 150 "     |

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

FUNDICION DE HIERRO Y BRONCE

**LA MARUCA - TELÉFONO 191**

Director: **ALADINO MENÉNDEZ**  
Ingeniero Industrial

**REPARACIÓN DE BUQUES**  
Construcción y reparación de máquinas y calderas. Soldadura eléctrica y autógena

**SAN JUAN DE NIEVA AVILÉS Teléfono 10**

## S. A. ESPAÑOLA DE LUBRIFICANTES

ACEITES, GRASAS Y EFECTOS NAVALES IMPORTACIÓN DIRECTA

DEPOSITO PARA ASTURIAS:

# Vda. de DIEGO MURILLO

Pedro Duro, 2 y Muelle de Fomento **GIJÓN** Teléfono 32-14

### AGENCIA MARÍTIMA GONZALEZ-ALEGRE HERMANOS

VIGO  
&  
VILLAGARCIA

**CONSIGNATARIOS DE BUQUES**

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

TELEG. }  
TELEF. } **ALEGRE**  
CABLE. }

A. B. C. code 6.ª 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.

**PLANOS INGLESES  
(FISHING'S CHARTS) ACOTADOS  
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

**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-  
natarlo de buques



Fletamentos



Agente de la Compañía  
Naviera

**SOIA y AZNAR**

Telegráficas: JESUSGARCIA

Teléfono 2484

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

# HIJOS DE ANGEL OJEDA

ARAMDORES DE BUQUES PESQUEROS

FABRICA DE CONSERVAS

Talleres mecánicos especializados en reparaciones para buques pesqueros.  
Construcción de máquinas marinas, máquinas para dinamos, centrifugas, etc., etc.

Telegramas: OJEDA

TELÉFONO N.º 19-37

ARTILLERIA N.º 46

**GIJÓN**

## Viuda de Antonio López de Haro

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

Agente de:

Cía. Naviera SOTA y AZNAR, de Bilbao.

(Línea de cabotaje entre todos los puertos de la Península, Norte de 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. Soman Jr. de Hamburgo. (Servicio rápido directo entre el Norte de España y puertos Italianos)

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

**GIJÓN**

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-1.º

Apartado 71 - Teléfono 18-00

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

Fábrica en

**LUCHANA - ERANDIO**

(Bilbao)

MARCA REGISTRADA



**HOLZAPFEL**

Unicos agentes y fabricantes

en España de las afamadas

Pinturas "HOLZAPFEL"

**LAS MEJORES DEL MUNDO Y LAS DE MAYOR CONSUMO MUNDIAL**

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

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

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

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

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

«FUNNEL PAINT».—Pintura ignífuga para chimeneas.

«BLACK TOPSIDE».—Pintura para costados de buques.

«DANBOLINA», «LAGOLINE», Esmalte «SUNLIGTH»,

«UNION JACK», «ESMALTES PARA JUGUETES»,

«PINTURAS Y BARNICES SECADO AL AIRE

LIBRE Y A LA ESTUFA», «BEDSTEAD PAINT»

(pintura para camas), «FURNITURE VARNISH»,

«FURNITURE» ENAMEL» (barniz y esmalte espe-

ciales para muebles), «MOTOR PAINT», Pinturas

decorativas «LAGOMAT», Pintura al agua «ODI-

OL» (brillantes colores permanentes), Esmaltes y

Barnices «INTERLAC» a la nitrocelulosa y demás

productos microcelulósicos, «INTERPAST» A. y B.

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

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

Oficinas:

Ibáñez de Bilbao, 8

**BILBAO**

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

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