



AÑO IV

GIJÓN 1.º DE JULIO DE 1933

NÚM. 65

CORDELERIAS REUNIDAS, S.A.

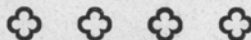
Marqués de Valdeiglesias, 5, 2.º
Apartado 375
Teléfono 92930

MADRID

Dirección telegráfica:
CORESA

Nuestras especialidades para la pesca:

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



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



FABRICAS: **Andrés Garriga**, Barcelona.

Jaime Ribó, Badalona.

Cordelería Domenech Hermanos, S. A., Badalona.

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

Hiladora Illicitana, S. A., Elche.

Hijos de Arrarte, S. L., Santander.

EFECTOS NAVALES Y LUBRICANTES MONASTERIO (S. A.)

ALMACENISTAS DE EFECTOS NAVALES

IMPORTADORES DE ACEITES
Y GRASAS LUBRIFICANTES

Lubrificantes MONASTERIO (Marca Registrada)

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

Marqués de San Esteban, n.º 22

GIJON

Correo: Apartado 90

TELÉFONO 24-00

CONSIGNATARIO DE BUQUES

A. PAQUET

Muelle, 2, 4 y 6—GIJON

Telegramas

Telefonemas

PAQUET

AGENCIA DE ADUANAS

Compañía Trasmediterránea — C.ª G.ª Transatlántique

CARGA Y PASAJE

PENÍNSULA - AFRICA - CANARIAS

CUBA - MEJICO - ESTADOS UNIDOS

AGENCIA CONSULAR DE FRANCIA

SOCIEDAD PETROLIFERA ESPAÑOLA.-MADRID

"SHELL"

LUBRIFICANTE PERFECTO

"FLINTKOTE"

ANTICORROSIVO - IMPERMEABLE - AISLANTE

ASFALTOS Y EMULSIONES ASFÁLTICAS

DOMINGO MUMBRÚ

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS

BARCELONA

Telegramas }
Telefonemas }

DOBRÚ

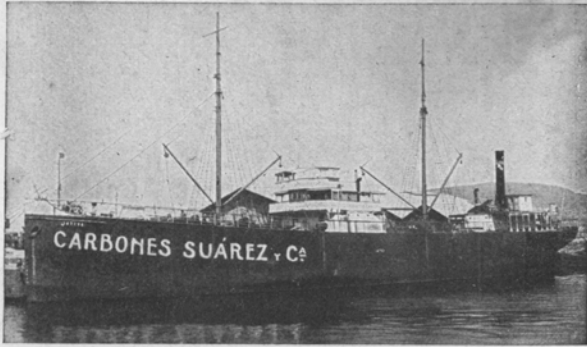
VIA LAYETANA, n.º 12 - 1.º

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 0/0 Contratos por un año 25 0/0
	Media plana 30 id.	
	Cuarto plana. .. 15 id.	
Demás hojas.....	Plana completa. 40 ptas.	} Los anuncios en texto no tienen descuento.
	Media plana 22 id.	
	Cuarto plana... 12 id.	
		} Suscripción por un año a la Revista... 25 ptas. Id. por un semestre 13 id.
		} Los anunciantes recibirán la Revista gratis.



SUAREZ Y C.^{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} } SUARECES
fonemas }

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: PEFERNANDEZ

(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

Hijos de CASIMIRO VELASCO

Telegramas y Telefonemas: CASIMIRO

Apartado núm. 67

Teléfono 32-00

GIJON

Agentes de las líneas de navegación:

NORDDEUTSCHER LLOYD

LLOYD ROYAL BELGE

DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT «NEPTUN»

Wm. H. MULLER & C.^o

THE ISAACS LINE

GANS STEAMSHIP LINE

CORRESPONSALES DE LA AMERICAN EXPRESS C.^o

AGENCIA DE ADUANAS

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

ELECTRO - SOLDADORA ASTURIANA

Director: D. PEDRO SABANDO

SOLDADURA ELÉCTRICA

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

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

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

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 COMPAÑIA

Representantes de la Sociedad Metalúrgica DURO - FELGUERA

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

SEGUROS MARÍTIMOS

Telegramas "Abaituaco" - Teléfono 15.755

BILBAO - Plaza Elíptica, n.º 1

JOSÉ FERNÁNDEZ RUIZ

ARMADOR Y CONSIGNATARIO DE BUQUES
GIJÓN-MUSEL

Vapores de Pesca - Fletamentos - Seguros

AGENTE DE
VAPORES COSTEROS, S. A.
BILBAO

D/S A/S SPANSKELINJEN
FRED OLSEN & C.º
OSLO

ITALIA
(Flotas reunidas)
COSULICH - LLOYD SABAUDO - NAVIGAZIONE GENERALE
GÉNOVA

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

Oficinas: Melquiades Alvarez, 4 - GIJÓN

ARTAZA Y COMPAÑIA

Carbones de todas clases, nacionales y extranjeros

Agencia de la «Compañía Adriática de Seguros»

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

Armadores de Buques

Vapor "Lolita A."..... 2.600 tons.
» "Juan Artaza" 600 »
» "José María"..... 500 »

Consignatarios de buques y mercancías

Agencia de Aduana

Vapores de pesca

Vapor "Bonanza"
Vapor "Beduria" Vapor "Urola"
» "Txirista" » "Ereka"

Telegramas y Telefonemas: **ARTAZA**

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 84 ♦ Telegráfica: Vega ♦ Teléfono 19-00**



AÑO IV

GIJON 1.º DE JULIO DE 1933

NÚM. 65

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

ANTE LA CRISIS DE LA NAVEGACIÓN

## Los sacrificios que es necesario imponerse

Recientemente ha publicado una revista la estadística del tonelaje que los navieros españoles tienen inactivo y que, según parece, alcanzaba en 1.º de abril último la elevada cifra de 296.496 tons. de registro bruto, correspondientes a 90 buques. Este dato no dejará de impresionar a todo aquel que tenga algún interés dentro del negocio marítimo, pues quizás sea algo atrevido pronosticar que estos buques ya no volverán al tráfico, pero lo más natural es que así ocurra y que su irremisible fin sea el desguace, de no sufrir cambio favorable las actuales circunstancias del mercado de fletes.

Este panorama desolador de flotas inmovilizadas, no es solamente en España, sino que también los demás países del globo tienen el dolor de contemplar buen número de barcos meciéndose en las aguas tranquilas de las rías y puertos, sin una pequeña esperanza que evite la continuidad de estos amarres por tiempo ilimitado, y más bien con la fatal perspectiva

de que éstos vayan en aumento, a pesar de cuantos esfuerzos hacen para remediarlo, llegando en muchos casos al sacrificio de grandes cantidades de dinero para concesiones de primas a fin de poder hacer frente a la hasta ahora, inusitada competencia, que ha dado en denominarse «dumping», palabra que por la enconada lucha de estos tiempos ha adquirido la categoría de internacional.

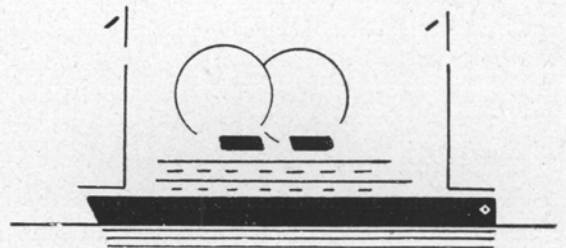
En esta batalla comercial que se riñe, como es natural, los que llevarán la peor parte habrán de ser los barcos viejos; su construcción anticuada carente de las imprescindibles características para competir: rapidez y economía, es decir, eficiencia, les impedirá enfrentarse, como ya sucede, con los buques nuevos, y en este caso se encuentra nuestro país, donde un porcentaje muy considerable de su flota pertenece a la preguerra. Pero no obstante las adversas circunstancias que pesan sobre el tráfico marítimo mundial, no debieran haber influido ya tan notablemente sobre nuestra flota

mercante, ya que nuestro coeficiente de tonelaje explotable no es de un porcentaje tan elevado al que en relación poseen otros países de confines marítimos de extensión semejante a la nuestra y de pareja situación geográfica, la cual es sobradamente suficiente para tener en movimiento todo el tonelaje inscripto en el registro español. Mas, desgraciadamente, el mal hábito y característica del español, que solo piensa en los «tiempos de las vacas gordas» y que la comida han de llevárnosla a la boca, ha dado pie para que otros países más prácticos hayan ido arrebatando tráficos que por razón natural debieran ser siempre nuestros, pero que ya irremisiblemente se han perdido. Ahora no debemos imitar a Boadil el Chico, y en vez de llorar lo perdido por no saber mantenerlo como nuestro, pataleo inútil, nos queda el no permitir que nos arrebaten lo que nos han dejado, bien poco por cierto. Y el Gobierno es el más llamado a tomar medidas a tal fin, protegiendo en todo momento la flota nacional y obligando a que todas aquellas mercancías cuyo transporte esté en sus manos, sea realizado por buques españoles; sobre este particular, no se teman represalias de los demás países que puedan ver en ello menguado su tráfico, pues es lo mismo que aquéllos están haciendo en pro de sus barcos, para los cuales guardan toda clase de preferencias, reservándoles sus mercancías.

Pero hay aún otro punto quizás más importante y de gran trascendencia para la industria naviera, punto al cual es preciso ponerle coto inmediatamente, ya que de no hacerlo así, tal dilación provocará un completo desquiciamiento de los intereses marítimos españoles, los cuales pronto quedarán sumidos en la inminente ruina que fatalmente se les echa encima. Nos referimos a la lucha intes-

tina del cabotaje nacional. La carencia de comunión que reina entre los armadores, es indudablemente el factor primordial de la precaria situación del mercado de fletes, hoy día dominado por los tipos irrisorios que se cotizan y que se admiten, no sin merma de los intereses de nuestros navieros; una solidarización oportuna evitaría en grado sumo todo ello, pues sin gran esfuerzo, todos en mutuo acuerdo, podrían estudiar a fondo el problema que asola el negocio, y aunados sus intereses, repartirse el sacrificio que fuera necesario con alteza de miras a un bien común, tan preciso en estos momentos. Véase, pues, la labor desarrollada en otros sectores comerciales, que para desterrar toda competencia se han constituido en agrupaciones con casi principios de «trusts».

En otro lugar, publicamos una información de la proposición que a sus asociados hace la Cámara de Navegación Inglesa, en la cual expone ideas muy interesantes para encauzar por mejores derroteros la industria naviera. Estas ideas, que por cierto coinciden con las lanzadas hace ya algún tiempo desde las páginas de esta Revista, son la racionalización del tonelaje por medio de amarres y desguaces, que indudablemente es el único medio viable, dado el exceso de tonelaje existente en el mundo, el cual debemos convencernos una vez más, no podrá de modo alguno volver al tráfico en su totalidad, de no repetirse un conflicto armado de la importancia del anterior.







# MERCADO DE FLETES



La quincena finada se ha caracterizado como de las más pobres en órdenes de fletamento y de operaciones realizadas limitadas a la más estricta reducción. Es tan importante la paralización del mercado en los diversos sectores: Cantábrico, Galicia, Sur y Mediterráneo, que no sólo son los buques de porte considerable los que no encuentran colocación, sino que también los armadores de los de pequeño tonelaje se ven y se desean para conseguir viaje, llegando en muchos casos estos buques a permanecer disponibles en puerto días y días hasta obtener viaje.

Los tipos de fletes se hallan estacionados en las cotizaciones que rigen desde hace algún tiempo, no habiendo variación sensible a pesar de la abundancia de tonelaje que constantemente se está ofreciendo en el mercado y el contraste de gran escasez de órdenes. Desde luego, hay que descartar la idea de una

rebaja en los fletes, aun persistiendo las adversas circunstancias de hoy día, por cuanto que los actuales son ya suficientemente bajos y el pretender una reducción sería tanto como aumentar los sacrificios que están sufriendo los armadores, faltos de todo margen de beneficios y de defensa en la generalidad de los casos, al soportar estas cotizaciones.

La «Gaceta» del 20 de junio último publica una disposición modificando el inciso m) del cuadro indicador del personal de máquinas, que se inserta en la sección de Legislación Marítima, y por la cual se obliga a los buques inferiores de 700 tons. y con fuerza de 25 a 40 H.P., con travesías mayores de 150 millas, a que lleven un segundo maquinista naval. Esta modalidad vendrá a agravar aún más la precaria situación del pequeño tonelaje, del cual posiblemente habrá próximos amarres.

---

## ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

---

### GIJÓN a

|                     |         |             |         |
|---------------------|---------|-------------|---------|
| San Sebastián..—Vp. | 200 ts. | Ptas. 11,50 | Langreo |
| Zumaya.....— »      | 180 ts. | » 11,50     | íd.     |
| Bilbao.....— »      | 250 ts. | » 9,50      | Norte.  |
| Id. ....— »         | 180 ts. | » 10,—      | íd.     |
| Ferrol.....— »      | 330 ts. | » 9,50      | Langreo |

|               |         |             |         |
|---------------|---------|-------------|---------|
| Vigo.....—Vp. | 250 ts. | Ptas. 12,50 | Norte.  |
| Id. ....— »   | 220 ts. | » 13,50     | Langreo |

### RETORNOS:

|                        |                   |           |  |
|------------------------|-------------------|-----------|--|
| Afrau-Musel. ....—Vp.  | 1.200 ts. mineral | Ptas. 7,— |  |
| Cádiz-Villagarcía..— » | 600 ts. sal       | » 13,—    |  |

# 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



**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)

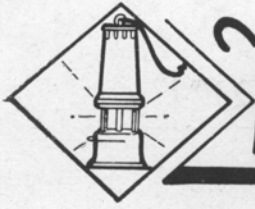
MATERIAL PARA FERROCARRILES  
Vagones, puentes, grúas, cambios y eru-  
zamientos de vías, material  
para señales, etc.

**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



Este mercado permanece completamente quieto, cundiendo cada día un mayor pesimismo por toda la cuenca carbonífera de nuestra región, ya que las semanas se suceden sin apenas demanda ni ningún indicio que pueda significar punto de reacción y sí por el contrario más bien aminoramiento en las salidas y aumento progresivo en los «stoks», especialmente de carbones menudos, ya almacenados en proporciones más que considerables. En los cribados, galletas y granzas, no puede decirse aunque existan apilamientos importantes, sino más bien que estas clases abundan y se sirven con extremada facilidad, lo que ya es bastante para demostrar el crítico estado del mercado, teniendo en cuenta que las labores en las minas se han limitado debido a las medidas impuestas para acoplar la producción con el consumo.

Es posible que haya por parte de los consumidores un retraimiento para la solicitud de sus pedidos, influyendo a este fin las normas que adopte el Gobierno de acuerdo con el informe que presente la Comisión Interminis-

terial encargada de estudiar el problema hullero y buscar una fórmula que regule el desenvolvimiento de la industria. Existe gran impaciencia por conocer dicho informe, que se espera sea presentado al Gobierno de un momento a otro, pues de no darse en él una solución radical, lo más posible es que se imponga una nueva reducción en la producción hullera, en la cual entrará el cierre definitivo de algunas minas.

Circulan diversas rumores sobre las medidas que parece ser se proponen en el informe que está elaborando la Comisión Interministerial, que no comentamos ni anticipamos, esperando conocer su contenido por vía oficial.

Los turnos se encuentran muy flojos, obteniendo los buques buenos despachos, no llegando el máximo de las esperas a una semana.

Los embarques de carbón han disminuído en la segunda decena de junio, embarcándose solamente los siguientes tonelajes: Gijón-Musel, 47.473; San Esteban de Pravia, 26.843, y Avilés, 12.104 toneladas.

## FEDERACION DE SINDICATOS CARBONEROS DE ESPAÑA

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

**Oficina central: Alcalá, 31 - Teléfono 11948 - Madrid**

Dirección tele { gráfica } FEDERACIÓN  
                                  { fónica }

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

Teléfono 1524    :-: Dirección telegráfica y telefónica: SINDULLERO

# LA CRISIS DE LA MARINA BELGA

## RECLAMANDO LA AYUDA OFICIAL

M. Dens, ministro que fué de la Defensa Nacional, ha presentado un estudio a la Liga Marítima Belga, poniendo de relieve la situación extremadamente difícil de la flota mercante de aquel país. M. Dens dice que la mayor parte del capital de las Compañías belgas ha sido perdido, y algunas de ellas se han visto precisadas a vender el 20 por ciento de su flota para el pago de deudas. En 1929 la flota belga comprendía 509.000 tons.; en 1932 ha caído hasta 409.000 tons. y de ellas sólo 270.000 hallan ocupación; el resto está amarrado en Amberes. En opinión del proponente, el Gobierno debería destinar las cantidades que se invierten en auxilio de los parados, en subsidios para la navegación y de esta forma remediar indirectamente la situación de aquéllos.

M. Aernouts, Presidente de la Unión de Armadores belgas, confirma esta lamentable situación que afecta a la mitad de la flota, y recuerda con respecto a la protección del Gobierno en este asunto, que hace doce años el Consejo Superior de la Marina afirmaba en su Memoria que el desarrollo de la economía belga, no podría hacerse sino bajo el pabellón nacional, y reclamaba el apoyo del Estado. Mientras todas las industrias del país tenían

su mercado interior asegurado, sólo la marina mercante estaba abandonada a sus propias fuerzas colocada en situación de inferioridad frente a sus competidores.

Es muy cierto, vino a decir el Presidente, que las condiciones actuales son anormales; pero justamente por esto, todos los países protegen sus flotas mercantes de una manera o de otra. Países hay que destinan a este propósito sumas enormes y lo que se pide en Bélgica no llega a tanto. Lo que la marina quiere es no continuar siendo la cenicienta de la industria belga y que no se la deje a merced del azar en su lucha contra flotas que reciben poderosa ayuda, gracias a la cual, llegan a competir en el mercado belga de manera tan intensa como la que hizo necesaria la protección a la agricultura y a la industria.

Si las entidades oficiales no aciertan a comprender su deber, todos los esfuerzos habrán sido inútiles. Un grito de alarma ha salido del Real Colegio Marítimo y de la Asociación de Capitanes, que ven en peligro el futuro de su profesión. La conclusión del Presidente es que Bélgica corre el peligro de ver su marina reducida a las cifras de 1914, mientras otros países la han triplicado desde entonces.



Lubrificantes "Atlantic"



# MERCADOS EXTRANJEROS



## FLETES

La demanda en el Plata continúa acusándose firme y aún tiende a mejorar. Estos rasgos optimistas se refieren principalmente al pequeño y mediano tonelaje. En otras zonas la demanda no es activa y el sector norteamericano está notoriamente perjudicado por las fluctuaciones del dolar. En el Danubio, el mercado de granos parece recobrar de nuevo actividad, y hay también una regular demanda de los centros exportadores de mineral metálico.

La zona del Plata ha visto mejorar la tendencia de las cotizaciones y los fletes han experimentado aumento. Un buque de pequeño tonelaje se ha fletado para julio, de San Lorenzo a Reino Unido, Havre y Hamburgo, al tipo de 16/3; otro algo mayor para agosto, San Lorenzo a la misma zona, excluyendo los pequeños puertos irlandeses, a 16/6.

En el sector norteamericano las cotizaciones son difíciles. Se han contratado fletes, embarque inmediato, al tipo de 1/3 q. de Montreal a Birkenhead. Hay mejor demanda de los cargadores de azúcar y se han registrado fletes de 6.000 tons., al tipo de 13/ para mediados de julio, de Cuba al R. U. y Continente; también se ha fletado a 13/3 pequeño tonelaje, de Santo Domingo a R. U., Burdeos y Hamburgo.

Aunque los cargadores en el sector Australiano no se deciden a pagar los altos tipos señalados, parece que se sostiene una relativa demanda. Se ha fletado un buque de 8.000 tons. para azúcar, de Fiji a R. U., a razón de 24/6. No mejora la demanda de legumbres y semillas de Manchuria.

Mejora la demanda en el sector del Danubio y se han fletado tres buques para Amberes y Rotterdam al tipo de 13/. De la Goulette a Grangemouth se han hecho transacciones al tipo de 5/6; y de Salónica a Amberes a 6/.

## CARBONES

La situación en el mercado de Gales no es satisfactoria para los carbones de vapor. Los «stocks» de bocamina son abundantes y no hay perspectivas de mejoramiento. Coques y aglomerados mantienen sus cotizaciones anteriores. La Compañía de F. C. de Madrid, Zaragoza, Alicante, ha hecho demanda de 50.000 tons. de carbón para entrega sobre determinados puertos españoles. Para julio las demandas son algo más numerosas; las perspectivas, sin embargo, no son muy favorables.

El tráfico en el sector de Swansea no ha aumentado, tras la impresión favorable ofrecida durante varios días en algunas calidades de antracita. Las variedades superiores de cribado mantienen un tráfico activo; las bajas se cotizan baratas y las ventas escasean.

El mercado del Mersey continúa sin cambios apreciables. Su característica es la carestía de menudos y grancillas, de los que es muy firme la demanda para usos industriales y exportación. Los tamaños superiores y algunas variedades de galleta se ofrecen a mejor precio, pero hay poca demanda y se acumulan en bocamina.

En la zona de Newcastle la demanda es poca e irregular. No se solicitan embarques inmediatos, y en las mejores calidades de carbones y de los tipos de Durham y Tyne, hay pocas transacciones.

No hay variaciones en el mercado de Glasgow. Las primeras clases de carbones de vapor de Fife se cotizan bien, pero en otras variedades hay abundancia. Las de Lanarkshire están muy solicitadas, pero algunas variedades de cribado se ofrecen con exceso.

Los carbones de consumo del mercado de Hull tienen una demanda regular, aunque ciertas calidades preferidas no se encuentran fácilmente. Este mercado aparece, en general, deprimido.

## NUEVAS TARIFAS

# Las que regirán en este puerto en concepto de comisiones de despacho de buques

En Junta general celebrada el día 19 de Junio pasado, la Asociación de Consignatarios de Asturias, ha acordado establecer las siguientes tarifas de comisiones de despacho y para estibas y desestibas, las cuales regirán a partir de 1.º de Julio de 1933:

### NAVEGACIÓN DE CABOTAJE

*Cargamentos de carbón, mineral, sal tierras, abonos y madera para minas.*

|                                      | <u>Ptas.</u> |
|--------------------------------------|--------------|
| Hasta 100 tons. de carga conducida.. | 30           |
| Desde 101 hasta 200 tons.....        | 35           |
| » 201 » 400 » .....                  | 50           |
| » 401 » 600 » .....                  | 60           |
| » 601 » 800 » .....                  | 75           |
| » 801 » 1.000 » .....                | 125          |
| » 1.001 » 1.500 » .....              | 150          |
| » 1.501 » 2.000 » .....              | 200          |
| » 2.001 » 2.500 » .....              | 250          |
| » 2.501 » 3.000 » .....              | 300          |
| » 3.001 en adelante .....            | 350          |

A los cargamentos con otras clases de mercancías se aplicará esta misma tarifa aumentada en un 25 por 100.

En las arribadas en lastre o solamente para carbonear, se cobrará el 50 por 100 de la tarifa anterior.

### NAVEGACIÓN DE GRAN CABOTAJE Y ALTURA

*Cargamentos de minerales, sal, tierras, kaolín y abonos.*

|                                      | <u>Ptas.</u> |
|--------------------------------------|--------------|
| Hasta 300 tons. de carga conducida.. | 100          |
| Desde 301 hasta 500 tons.....        | 150          |
| » 501 » 750 » .....                  | 175          |
| » 751 » 1.000 » .....                | 250          |
| » 1.001 » 1.500 » .....              | 300          |
| » 1.501 » 2.000 » .....              | 325          |
| » 2.001 » 2.500 » .....              | 375          |
| » 2.501 » 3.000 » .....              | 425          |
| » 3.001 » 5.000 » .....              | 500          |
| » 5.001 en adelante .....            | 600          |

Cuando se trate de otra clase de mercancías esta tarifa será aumentada en 100 pesetas en cada despacho.

### ARRIBADA EN LASTRE O SOLO PARA CARBONEAR

|                                     | <u>Ptas.</u> |
|-------------------------------------|--------------|
| Hasta 1.000 tons. de peso muerto... | 100          |
| Desde 1.001 hasta 2.000 tons. ....  | 150          |
| » 2.001 » 3.000 » .....             | 200          |
| » 3.001 » 5.000 » .....             | 250          |

Cuando el barco que entre en lastre sea despachado de salida por distinto consignatario, se aplicará de entrada el 50 por 100 de la tarifa anterior.

### ADELANTO DE FONDOS

A los buques en navegación de cabotaje 1,50 %  
Idem en gran cabotaje o altura..... 3,00 %

**TARIFA MINIMA DE DESESTIBAS**

En régimen de importación para vapores que no sean de Líneas Regulares

Por  
1.000 kgs.

Pesetas

|                                           |      |
|-------------------------------------------|------|
| Cemento en sacos papel.....               | 1,50 |
| » en » yute.....                          | 1,25 |
| Cereales pesados (maíz, trigo etc.)..     | 3,25 |
| Cereales ligeros (cebada, linaza, etc.).. | 4,00 |
| Chatarra.....                             | 3,00 |
| Madera del Báltico, por Standard..        | 7,00 |
| Madera americana.....                     | 3,00 |
| Tierras para la industria.....            | 2,00 |
| Nitratos y abonos.....                    | 2,50 |
| Traviesas para ferrocarriles.....         | 2,50 |

Las demás mercancías, por analogía.

**TARIFA MINIMA DE ESTIBAS**

PRECIOS  
por ton.

Pesetas

**CARBÓN**

|                                 |      |
|---------------------------------|------|
| Cargamentos hasta 500 tons..... | 0,50 |
| De 500 a 1.000 tons.....        | 0,45 |
| De 1.001 a 3.000 tons.....      | 0,40 |
| De 3.001 en adelante.....       | 0,35 |

Los buques con sollados pagarán un recargo de 0,10 ptas. por ton. y sollado.

**CARBONERAS**

|                         |      |
|-------------------------|------|
| Hasta 100 tons. ....    | 1,30 |
| De 101 a 250 tons.....  | 1,00 |
| De 251 a 500 tons.....  | 0,80 |
| De 501 en adelante..... | 0,70 |

**C O K**

|                            |      |
|----------------------------|------|
| Hasta 500 tons.....        | 1,20 |
| De 501 a 1.000 tons.....   | 1,00 |
| De 1.001 a 3.000 tons..... | 0,90 |
| De 3.001 en adelante.....  | 0,80 |

**RECARGOS**

|                                       |      |
|---------------------------------------|------|
| Por horas extraordinarias.....        | 50 % |
| Por noches, domingos y días festivos. | 75 % |

A continuación publicamos la relación de los señores consignatarios de Gijón pertenecientes a la Asociación de Asturias.

- Andrés Ruiz de Velasco.
- Antonio T. Vega.
- Asociación Patronal de Mineros.
- Alejandro Jaenicke.
- Adolfo de la Torre.
- Ceferino Ballesteros.
- C. de Zabala.
- Erhardt Alvar González y C.<sup>a</sup>
- Gumersindo Junquera.
- Hijo de Angel Pérez.
- Hijos de Casimiro Velasco.
- Hamburg-Amerika Linie.
- Joaquín García - Hijos.
- José Fernández Ruiz.
- Pedro Sierra.
- Romualdo Cifuentes.
- Sdad. Metalúrgica Duro-Felguera.
- S. A. Fábrica de Mieres.
- Trasatlántica Francesa - (A. Paquet).
- Viuda de A. López de Haro.

**ANTONIO SUARDIAZ VALDES**

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

*Servicio de cabotaje entre puertos del Cantábrico*

**F L O T A**

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

# 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 :: Batería de cocina :: Servicios mesa :: Cuchillería  
Contadores para agua marcas "Aster" y "Delaunet" :: Ladrillos refractarios y Trefilería en general.



MARCA

REGISTRADA

Apartado núm. 140 GIJÓN Teléfono núm. 22-20

## Lubrificantes MARYLAND

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

*Maryland, S. L.*

Plaza 6 de Agosto  
(esquina a Pelayo)

# HISPANO RADIO MARÍTIMA

**Alcalá, 16 - MADRID**

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

Aparatos automáticos de alarma de los mismos sistemas

**SONDAS ULTRASONORAS LANGEVIN FLORISSON**

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

**Pídanse detalles y presupuestos a**

**HISPANO RADIO MARÍTIMA, MADRID - Alcalá, 16**

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



## EL EXCESO DE TONELAJE

---

# LA CONFERENCIA DEL BALTICO Y LOS PROYECTOS DE DESGUACES

---

### NECESIDAD DE UNA ACCIÓN

#### INTERNACIONAL :—: :—:

La necesidad de eliminar el tonelaje excesivo ha sido puesta de manifiesto en la Memoria anual 1932/33 de la Conferencia marítima internacional del Báltico, celebrada bajo la influencia de la depresión sin precedentes del mercado de fletes durante aquel ejercicio. Las iniciativas se encaminaron a conseguir una estrecha unión de todas las fuerzas constructivas de la Conferencia. «Hay que luchar—se dice en la Memoria—contra el optimismo y contra el pesimismo extremados, porque ambos perjudican. El primero, porque sustituye la reflexión por una confianza ilusa en que esta crisis, como las anteriores, va a resolverse en nuevos períodos de imprevista prosperidad; el pesimismo, porque impide toda acción concertada entre los armadores. Hay que ir derechos a la raíz del mal: la eliminación del tonelaje excesivo.»

Se acordó que en las reuniones del Comité Ejecutivo celebradas en junio pasado, se había convenido formular un proyecto de desguaces internacional. Fué criterio entonces de la asamblea que una acción conjunta de amarras y desguaces sería hacedera si contase con el beneplácito general, y se propuso para facilitar los desguaces, que los fondos necesarios se arbitraran por medio de un impuesto sobre todos los buques nacionales y extranjeros que

tocaran en los puertos de las naciones concertadas. Esta idea fué sometida a la consideración de la Asociación Nacional de Navieros.

«En esta materia, continúa la memoria, donde tanto influye la psicología nacional y la opinión pública, no es siempre posible señalar resultados definidos. Sin embargo, constituye una impresión favorable el hecho de que en la actualidad se estudien oficialmente cuatro proyectos de desguace por distintos gobiernos y haya otros nuevos en preparación. Este resultado provisional ha sido logrado a pesar de la falta de una acción internacional que todavía no ha podido alcanzarse.» Para activar este asunto, el Ejecutivo, en su reunión de marzo 30 elevó una propuesta a la Cámara de Navegación del Reino Unido, que tendía a estimular a los navieros británicos para que se pusieran al frente de este movimiento. Como resultado, se constituyó un Comité por la referida Cámara para elaborar un proyecto de acuerdo internacional.

### LA PROTECCIÓN A LOS

#### PABELLONES NACIONALES

---

Ante la evidencia del proteccionismo a los pabellones nacionales que afecta a la carga y a los fletes, se estudiaron algunos casos concretos y se consideró que las medidas adoptadas y en estudio pondrán un límite a los

hechos más flagrantes de esta naturaleza. Los propios navieros beneficiados reconocieron que las ganancias obtenidas por estas medidas de restricción en los cargamentos nacionales son inferiores a los quebrantos experimentados en el mercado exterior de fletes.

Como natural complemento a estas actividades pueden considerarse los requerimientos hechos a ciertos países sobre la racionalización de la industria de construcciones navales. Es incuestionable que existen demasiadas facilidades para esta construcción, incrementada más allá de lo necesario, y que es un peligro para el futuro de esta industria. Se toma en consideración la idea de dirigirse a las empresas del Continente para llegar a una reducción en la capacidad construcción, siguiendo el ejemplo de Inglaterra, donde ha quedado constituida una corporación para la compra de buques sobrantes. La idea ha sido bien acogida.

Entre las cuestiones más importantes tratadas, figuran los acuerdos acerca de las dilaciones que se producen en los procedimientos legales, recordándose que en Consejo de directores, reunidos en Bruselas en 1931, se había invitado a la Internacional Law Association para que estudiaran medidas encaminadas a la resolución de este problema. Los trabajos de esta entidad cristalizaron en una memoria publicada el año pasado.

Otro de los asuntos tratados se refiere a los distintos puertos y tráfico. Los contratos se hacen de tal manera que el tipo de fletamento deja de ser en muchos casos una indicación exacta. No basta calcular los gastos de puerto, estibas e imprevistos. Aún el cálculo más escrupuloso falla por consecuencia de las condiciones establecidas sobre las cantidades diarias de carga y descarga. Sería más exacto hacer los cálculos especificando el tiempo de

carga y descarga, de acuerdo con la póliza de fletamento. Pero no es seguro siempre. Las cantidades diarias pueden ser estipuladas a un nivel bajo con el objeto de que cargadores y receptores hagan las operaciones en condiciones económicas. De esta forma, aparte de ahorrarse gastos el armador, evitaría, como ocurre frecuentemente, tener el buque disponible e inactivo antes del tiempo previsto.

Deben percatarse de estas cosas los armadores de buques *tramps* que operan en el mercado libre de fletes, sirviéndose de la propia o ajena experiencia, lo cual quiere decir que, a veces, aceptan tipos que resultan luego desfavorables. Esto equivale a infligirse pérdidas y deprimir el mercado para los demás. La ley de la oferta y la demanda, regula también este mercado; pero, a menudo, las causas indicadas obran como factores de perturbación. La Conferencia tendió en este punto a remover tales obstáculos mostrando a sus miembros notas del coste en los varios puertos y tráfico con información de aquellas circunstancias que deben preverse, y poniendo a disposición suya los medios de controlar si los armadores habían sido gravados excesivamente o los buques sujetos a condiciones abusivas.

Podría suponerse que estas medidas perjudicaran las relaciones entre navieros y cargadores, pero la experiencia demuestra lo contrario y los cargadores de buena fe comprueban que a la larga, las prácticas recomendadas son beneficiosas para todos.

En cuanto a las estibas, la Memoria lamenta las gravosas condiciones de los puertos del Reino Unido y la inutilidad de sus gestiones para mejorarlas. En cuanto a Suecia, aunque las tarifas de estiba han sido aprobadas por el S. Redareforening, en la práctica están llenas de anomalías que perjudican a los armadores.

El alto coste de las estibas y las irregularidades del despacho en los puertos suecos, se deja sentir ya en los fletamentos. Son evidentes, sobre todo, comparados con las condiciones que se disfrutaban en los puertos fineses. Sobre este asunto se aportaron datos concluyentes. A consecuencia de algunas gestiones efectuadas, parece que las tarifas de estiba van a ser ligeramente reducidas.

En los puertos franceses las dificultades de lo que podríamos llamar en puridad «tarifas corrientes», no eran tan acentuadas como en otros países, pero influyen desfavorablemente los derechos de grúa.

Se hacen referencias a las condiciones de varios puertos, incluso del Reino Unido, y se toman en consideración varias propuestas sobre modificaciones de menor importancia a favor de los armadores en los puertos carboneros ingleses.

Los ingresos totales de la Conferencia en 1932 ascendieron a 167.407,84 coronas, comparados con 204.752,50 coronas en el año anterior. El tonelaje bruto representado fué (15 de mayo de 1933) 10.393,548 contra 12.006,789 en la fecha correspondiente de 1931.

ESTUDIO PARA EL MEJORAMIENTO Y ESTABILIZACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO

Con referencia al estudio que la International Shipping Conference somete a la Cámara de Navegación del Reino Unido, para que sea la misma, como representante del mayor porcentaje de tonelaje, la que dé su idea para el mejoramiento y estabilización del tráfico marítimo mundial, se han dado a conocer los dos siguientes cuadros estadísticos que tienen gran importancia para la ardua labor que se precisa realizar:

|               | Por millones tons. brutas |      | Porcentajes |
|---------------|---------------------------|------|-------------|
|               | 1914                      | 1932 |             |
| Reino Unido   | 18.9                      | 19.6 | + 3.7       |
| D. Ingleses.. | 1.6                       | 2.95 | + 84.3      |
| Dinamarca...  | 0.8                       | 1.2  | + 50.0      |
| Francia.....  | 1.9                       | 3.5  | + 84.2      |
| Alemania....  | 5.1                       | 4.1  | - 19.6      |
| Grecia.....   | 0.8                       | 1.5  | + 87.5      |
| Holanda.. ..  | 1.5                       | 2.95 | + 96.6      |
| Italia.....   | 1.4                       | 3.3  | + 135.7     |
| Japón.....    | 1.7                       | 4.3  | + 153.0     |
| Noruega....   | 1.95                      | 4.1  | + 110.2     |
| España.....   | 0.9                       | 1.3  | + 44.4      |
| Suecia.....   | 1.0                       | 1.7  | + 70.0      |
| EE. UU. (Mar) | 2.0                       | 10.3 | + 415.0     |

El total de tons. movidas durante el año 1931, en los diferentes puertos del mundo, ha sido de 710 millones de tons. netas.

|                        |       |
|------------------------|-------|
| Reino Unido.....       | 141.5 |
| Dominios Ingleses..... | 60.3  |
| Demás países.....      | 508.0 |
| TOTAL...               | 709.8 |

A los siguientes once países les ha correspondido más de la mitad de este movimiento:

|                 |                          |
|-----------------|--------------------------|
| Reino Unido...  | 60.3 millones ts. netas. |
| Japón.....      | 54.0 » ts. »             |
| Francia.....    | 52.7 » ts. »             |
| Norte América.. | 47.5 » ts. »             |
| Alemania.....   | 26.8 » ts. »             |
| Portugal.....   | 24.7 » ts. »             |
| Bélgica.....    | 24.3 » ts. »             |
| España.....     | 16.4 » ts. »             |
| Canadá.....     | 20.9 » ts. »             |
| Holanda.....    | 18.7 » ts. »             |
| Italia.....     | 16.6 » ts. »             |

TOTAL... 365.9

Estos cuadros no pueden ser más significativos, y con ellos a la vista resurge la tan traída y llevada idea de que como único remedio al problema no queda más que el amarre de cierto número de toneladas y el desguace de los que en peores condiciones estén para poder competir y defenderse en las circunstancias actuales, cuyo articulado a este fin, dada

su mucha extensión, publicaremos en un próximo número.

J. THOMSON.

Londres-Junio.

ANUNCIASE USTED EN «ASTURIAS MARÍTIMA»

DIRECCIÓN: APARTADO DE CORREOS 232 - GIJÓN

# SOCIEDAD METALÚRGICA 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-Dienel en impregnación de traviesas.

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

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

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

## —••••• F L O T A •••••—

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

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

**Telegramas - Telefonemas:** Duro Duro Duro-Sama

# El problema del carbón en Inglaterra

En el número del «Daily Telegraph», correspondiente al día 25 de mayo último, publica Mr. H. H. Merrett, Director de la Asociación de Mineros de Carbón del País de Gales, la siguiente carta, que por hoy nos limitamos a transcribir aplazando su comentario para momento más oportuno:

«Se rige actualmente la industria hullera británica por una Ley a la que restan algunos años de vigencia y que ha fracasado estrepitosamente. No obstante los Tratados de Comercio y ciertas medidas de protección nacional, ningún propietario de minas podrá decir otra cosa sino que las perspectivas de la situación son en extremo calamitosas. Pero si esto es grave, peor es aún la falta absoluta de un plan constructivo que remedie nuestras pérdidas en liquidación de cuentas y en el comercio exterior.

«En mi concepto, las Empresas mineras se ocupan hoy, más de estudiar la manera de eludir los preceptos de la Ley, que del desarrollo de los negocios en su industria, que es la más importante de nuestra riqueza nacional.

«La rigidez en los precios de exportación aplicados a una mercancía de oferta universal, como lo es el carbón, resulta un obstáculo para la prosperidad y es, en definitiva, más bien una medida restrictiva que una medida protectora. En este régimen, las Empresas cuidadosas de sus instalaciones que cuentan con elementos para aminorar los costos de producción, se ven privadas de la libertad de hacer ofertas al extranjero a precios desde luego bajos, pero

beneficiosos para ellas, perdiendo así importantes contratos que automáticamente pasan a manos de nuestros competidores extranjeros.

«En otros términos: que hay determinados mercados de cuyo suministro tenemos virtualmente el monopolio y para cuya realización se hacen sacrificios innecesarios, mientras que existen otros en los que se exigen precios más baratos y que por causa de la Ley, o de las organizaciones regionales, están fuera de nuestras posibilidades.

«Cuando observamos el sistema que aplican los países exportadores de carbones que nos están arrebatando nuestros mercados, admiramos su organización de ventas, centralizadas de un modo admirable en una única Oficina. La industria hullera de casi todas las naciones del Continente se encuentra controlada por un mismo organismo. Si hay sacrificios para desenvolver sus actividades, éstos los comparten por igual todas las Empresas y si los precios son remuneradores, el beneficio llega a todos los productores.

«Desgraciadamente no ocurre igual en el comercio exportador británico, que carace de plan unificado. Donde quiera que haya un negocio allí acuden los propietarios y los exportadores a cotizar precios directamente o, por medio de sus agentes, sin tener en cuenta lo que hagan sus vecinos. Lo que interesa a ellos, es que su oferta sea lo suficientemente ventajosa para colocar sus propios carbones, con exclusión de los demás y no obstante saber que todo el carbón para ese consumo habrá

de proceder de su mismo distrito. Les tiene sin cuidado el precio que podría obtenerse del comprador de no existir esta absurda rivalidad interna.

«La venta centralizada de toda la producción hullera británica, es sin duda difícil de realizar por la característica situación de los distritos mineros, pero el comercio de cada región está bien claramente definido y no habrá propietario que niegue que nada más con un poco de buena voluntad y sinceridad, podría crearse esa organización centralizada de ventas, de tal forma que haría prosperar rápidamente a la industria y por consecuencia a la nación en general, en una medida hoy desconocida.

«El principal obstáculo que se opone a este plan, es la inevitable pérdida de prestigio y posición que sufrirían muchos hombres hoy encumbrados, que por su experiencia y anti-

gua posición y personal opinión, son incapaces de modificar sus ideas para ajustarlas a las realidades y necesidades del presente.

«Yo espero, que en los importantísimos debates que sin duda se suscitarán en el Parlamento, relacionados con esta rama vital de nuestro Comercio de exportación, no faltará un rasgo de ese valor que tanto se ha echado de menos en todo cuanto han realizado los Gobiernos para proteger la industria, especialmente en los diez últimos años.

«Estoy seguro de que ninguna Empresa que sea verdaderamente celosa de sus intereses, me negará que para obtener mejor partido de ella y para recobrar el Comercio que hemos perdido, no hay otro plan que pueda producir el menor beneficio, como no sea el de la venta y distribución debidamente organizados».

# Vda. e Hijos de ARREGUI

**DURANGO**

Equipos completos de ANCLAS y CADENAS para BUQUES - Unico Probadero de Anclas y Cadenas autoriza-



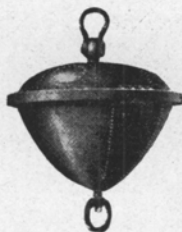
**(Vizcaya)**

do oficialmente por el LLOYD'S REGISTER-BUREAU VERITAS-MARINA DE GUERRA, etcétera.

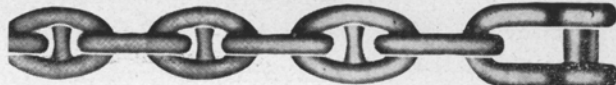
## EQUIPOS COMPLETOS DE BOYAS PARA PUERTOS

AGENTES DE VENTA:

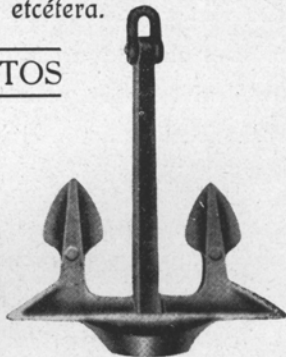
PRODUCTOS INDUSTRIALES LTDA.



**Apartado 179**



**BILBAO**



## DE PESCA

# HAY QUE INTENSIFICAR EL CONSUMO DENTRO DE LA PENÍNSULA

Todas las actividades de la industria y del comercio han procurado acoplar su desenvolvimiento de acuerdo con la actual situación crítica dentro de la cual se desarrollan los negocios, y a este fin se han estudiado y llevado a efecto determinadas normas encaminadas a un plan económico en la producción, haciendo de esta forma frente al problema de la menor demanda de los mercados. La industria pesquera no ha podido desarrollar ninguno de estos planes económicos; las características especiales de la misma se lo impiden hasta cierto punto, puesto que no se trata de un negocio que pueda basarse en una determinada producción, margen de utilidad, etc., etc.; en la pesca se actúa más bien a la ventura de la obtención mayor o menor de una mercancía, que no termina solamente en la cuantía a conseguir de la misma, sino que tal inseguridad persiste hasta el término de su venta, sometida constantemente a las más oscilantes fluctuaciones de precios.

Además de estos factores desfavorables, ha tenido que soportar un considerable ascenso en los gastos de explotación; las artes de pesca, los combustibles, más personal y mayores salarios, aumento de primas en el seguro de accidentes, etc., etc., han elevado enormemente los desembolsos de los armadores, sin compensación alguna por otra parte, pues en la mayoría de las demás industrias esto se ha contrarrestado, sino totalmente, por lo menos en parte, con elevación de precios en los artículos, en proporción más o menos aproximada con el aumento de gastos; en la pesquería, como decimos, esto no ha sido posible, y más bien las cotizaciones en las plazas son con precios inferiores a los de hace dos

o tres años y las capturas son, para mayor calamidad, de una pobreza desesperante.

De momento, no puede confiarse en un mejoramiento de los precios del pescado, sino posiblemente en una mayor depreciación del mismo, y para fundamentar este razonamiento es más que suficiente observar cómo los mercados de la península se encuentran cada día más abarrotados de dicho artículo, debido sin duda a las mayores dificultades para la exportación, ante las medidas impuestas por nuestras naciones vecinas, que con tanto celo protegen su industria pesquera, restringiendo a este fin los contingentes a un maximum inconcebible; los mercados de Francia nos han cerrado sus puertas y es de esperar que Inglaterra no tardando haga lo mismo. Sólo nos queda el recurso de los mercados del interior, en los que por cierto tenemos un extenso campo de consumo aún sin explotar, debiendo poner inmediatamente manos a la obra, a fin de mantener a la industria pesquera en el impulso de prosperidad y desarrollo conseguido por su único esfuerzo, impidiendo que se demore la misma, originando con ello sensibles perjuicios a nuestra economía. No es, por lo tanto, para desesperarse ante el vaticinio del cierre de todas las fronteras para el producto que nuestros pesqueros arrancan del mar, puesto que los de casa es muy posible podamos consumir todo el pescado que captura, si se nos prepara para ello. En España el consumo de este artículo es bastante más inferior, por habitante, al que hacen los de Inglaterra, Francia, Noruega, Italia, Alemania, etc., etc., pero en una proporción muy considerable, por lo que nada mejor que intensificar en nuestro país el consumo de este

rico alimento, digno de los paladares más delicados, adoptando los mil medios conocidos para una práctica propaḡanda.

Casi todos los pueblos de flota pesquera algo importante, vienen, desde hace algùn tiempo, realizando una labor en este sentido y emplean cifras muy considerables en exposiciones, anuncios y degustaciones gratuitas de pescado. Esto lo estamos leyendo continuamente en todos los periódicos y revistas que se ocupan de dicha industria del mar. Sin embargo, nada eficaz en este sentido se ha hecho en España, a pesar de que los de afuera nos están enseñando el modo de convencer al consumidor propaḡando que el pescado debe ser muy estimado por las proteínas y grasas que contiene así como por lo rico que es en vitaminas; que su digestión es más fácil que la de la carne y que es el alimento insustituible en toda mesa.

Para ello empréndase una labor reguladora de los mercados del interior, para que no se de el caso actual de que mientras unos días se encuentran todos abarrotados, depreciándose el pescado, otros, carecen casi en absoluto de este artículo; consígase proveer del mismo a los pueblos más remotos y a los más apartados del litoral, y una vez conseguido esto, fiscalícense y ordénense, en lo posible, las ventas al detall; es preciso que el pescado llegue a manos del consumidor lo más barato posible, con objeto de que éste no sólo lo adquiera por sus excelentes condiciones digestivas y nutritivas, sino también por su precio económico. Así evitaremos grandes utilidades al intermediario y detallista, mientras que los armadores no perciben ninguna y el consumidor pague precios como artículo de lujo.

PISCIS.

## 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

## S. A. Depósito de Carbones de Tenerife

— GIJÓN —

CARBONES

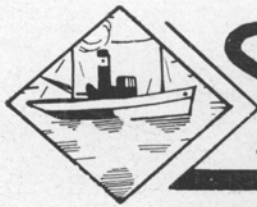
**Consignatarios :: Fletamentos**

**Agencia de las Compañías Hamburguesas**

**(Servicio directo a CUBA y MEXICO)**

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





# SECCIÓN DE PESCA



COMENZÓ LA COSTERA DE BONITO

CON BUENAS CAPTURAS :: ::

En los primeros días de la última decena de junio salieron varios barcos a la mar inaugurando la costera de bonito. Por cierto que las capturas conseguidas fueron un tanto importantes, vendiendo a precios que oscilaron entre 2,50 a 1,80 ptas. el kilo de este pez. La temporada parece que empieza bien y los vaticinios que se hacen son de que este año será una costera provechosa.

Los pocos barcos que trabajan al día en estas playas solamente han conseguido mareas menos que regulares, y por otra parte el esta-

do del tiempo también influyó en estos malos resultados, impidiendo que salieran a la mar algunos días. Los que actuaron en la Estaca tampoco hicieron nada de particular, aunque si bien es verdad que a principios de la quincena hubo alguna pareja que pescó con bastante buena suerte.

Las parejas que llegan de Irlanda lo hacen con buen número de cajas, destacándose la merluza, pescadilla y besugo. Además, la escasez de capturas que se logra en esta costa ha sostenido los precios, que si bien no son aún lo bastante altos para producir halagadores rendimientos, se mantienen en un nivel favorable para las ventas.

Promedio de precios obtenidos en las ventas de pescado efectuadas en la Rula de Gijón, desde el 12 al 24 de Junio de 1933

| CLASE DE PESCADO | 12   | 13   | 14   | 15   | 16   | 17   | 19   | 20   | 21   | 22   | 23   | 24   |  |  |
|------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--|--|
| Merluza.....     | 2,09 | 2,41 | 2,00 | 1,81 | 2,00 | 1,89 | 2,00 | 2,20 | 1,74 | 1,89 | 2,09 | 3,69 |  |  |
| Pescadilla....   | 1,24 | 1,51 | 1,49 | 1,24 | 1,38 | 1,30 | 1,25 | 1,52 | 1,39 | 1,47 | 1,32 | 2,00 |  |  |
| Besugo.....      | 1,00 | 1,15 | 1,19 | 0,93 | 0,69 | 0,64 | 0,65 | 0,79 | 0,81 | 0,52 | 0,70 | 1,20 |  |  |
| Pancho.....      | 0,59 | 0,71 | 0,62 | 0,61 | 0,64 | 0,67 | 0,59 | 0,69 | 0,66 | 0,49 | 0,56 | 0,70 |  |  |
| Gallos.....      | 1,00 | 1,00 | 1,10 | 0,77 | 1,26 | 0,87 | 0,84 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,06 |  |  |
| Congrio.....     | 1,79 | 1,73 | 2,00 | 2,00 | 1,78 | 1,82 | 0,71 | 1,69 | 1,71 | 2,00 | 2,00 | 1,89 |  |  |
| Congria.....     | 0,50 | »    | 0,59 | 0,48 | 0,50 | 0,46 | 0,51 | 0,50 | 0,56 | 0,50 | 0,52 | 0,70 |  |  |
| Salmonetes...    | 2,00 | 1,48 | 2,00 | 1,51 | 1,79 | »    | 1,75 | 2,49 | 2,03 | »    | 2,00 | 2,50 |  |  |
| Rodaballo....    | 2,19 | 2,53 | »    | 2,30 | »    | 2,72 | 2,72 | 2,50 | »    | »    | »    | 2,42 |  |  |
| Barbadas....     | 0,70 | 0,62 | 0,75 | 0,56 | 0,72 | 0,44 | 0,50 | 0,91 | 0,66 | »    | 0,57 | »    |  |  |
| Abadejo.....     | 1,20 | »    | »    | »    | »    | »    | »    | »    | »    | »    | »    | 1,19 |  |  |
| Matute.....      | 0,33 | 0,41 | 0,33 | 0,35 | 0,33 | 0,40 | 0,37 | 0,33 | 0,31 | 0,50 | 0,44 | 0,33 |  |  |
| Pelao.....       | 0,33 | 0,32 | 0,33 | 0,36 | 0,33 | 0,41 | 0,34 | 0,33 | 0,48 | 0,50 | 0,46 | 0,33 |  |  |
| Chicharros...    | 0,33 | 0,40 | 0,33 | 0,40 | 0,33 | 0,40 | 0,40 | 0,50 | 0,40 | »    | 0,40 | 0,50 |  |  |
| Langostinos..    | »    | »    | 4,16 | »    | »    | »    | »    | »    | »    | »    | »    | »    |  |  |
| Reyes.....       | »    | »    | »    | »    | »    | »    | »    | »    | »    | »    | 1,80 | »    |  |  |
| Mero.....        | »    | »    | »    | »    | »    | »    | »    | »    | »    | »    | »    | 2,20 |  |  |
| Bonito.....      | »    | »    | »    | »    | »    | »    | »    | »    | »    | »    | »    | 1,94 |  |  |

Movimiento habido en los turnos para la carga de carbón

| FECHAS                                   |           | NOMBRE DEL BUQUE               | Toneladas | DESTINO       |
|------------------------------------------|-----------|--------------------------------|-----------|---------------|
| Petición de turno                        | SALIDA    |                                |           |               |
| ===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO ===== |           |                                |           |               |
| 29 Mayo                                  | 12 Junio  | Urola . . . . .                | 6.200     | Barcelona.    |
| 1 Junio                                  | 15 id.    | Magd. R. de García . . . . .   | 4.400     | Id.           |
| 16 id.                                   | 22 id.    | Ntra. Sra. del Carmen. . . . . | 5.300     | Id.           |
| 19 id.                                   | cargando  | Norte . . . . .                | 3.400     | Id.           |
| 21 id.                                   | esperando | Mina Piquera. . . . .          | 5.300     | Id.           |
| ===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO ===== |           |                                |           |               |
| 9 Junio                                  | 14 Junio  | Sotón. . . . .                 | 1.900     | Cartagena.    |
| 14 id.                                   | 21 id.    | V. Ruiz Senén . . . . .        | 5.750     | Barcelona.    |
| 20 id.                                   | cargando  | Rita Sister . . . . .          | 4.800     | Id.           |
| 26 id.                                   | esperando | Maruja y Aurora. . . . .       | 6.500     | Id.           |
| ===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO ===== |           |                                |           |               |
| 8 Junio                                  | 13 Junio  | Mosquitera . . . . .           | 2.750     | Sevilla.      |
| 8 id.                                    | 17 id.    | Luis C. Cobos. . . . .         | 3.500     | Vallcarca.    |
| 14 id.                                   | 20 id.    | Sama. . . . .                  | 1.040     | Bilbao.       |
| 16 id.                                   | 22 id.    | Abando . . . . .               | 2.600     | Vallcarca.    |
| 19 id.                                   | cargando  | Monchu . . . . .               | 2.500     | Sevilla.      |
| ===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO ===== |           |                                |           |               |
| 5 Junio                                  | 12 Junio  | María Amalia . . . . .         | 700       | Bilbao.       |
| 8 id.                                    | 15 id.    | María . . . . .                | 400       | Vigo.         |
| 12 id.                                   | 16 id.    | Alejandro . . . . .            | 400       | S. Sebastián. |
| 13 id.                                   | 19 id.    | Iturri-Ripa . . . . .          | 400       | Vigo.         |
| 11 id.                                   | 21 id.    | Agadir . . . . .               | 620       | Bilbao.       |
| 24 id.                                   | cargando  | Alejandro . . . . .            | 400       | S. Sebastián. |
| ===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====   |           |                                |           |               |
| 12 Junio                                 | 13 Junio  | V. de Chavarri . . . . .       | 4.600     | Tarragona.    |
| 16 id.                                   | 16 id.    | Manelina R . . . . .           | 400       | Bilbao.       |
| 17 id.                                   | 17 id.    | M. de Chavarri. . . . .        | 4.600     | Tarragona.    |
| 19 id.                                   | 19 id.    | Llodio . . . . .               | 900       | Santander.    |
| 20 id.                                   | 21 id.    | C. de Zubiria. . . . .         | 4.600     | Barcelona.    |
| 24 id.                                   | 24 id.    | Llodio . . . . .               | 900       | Bilbao.       |

# GIJON

estos puertos desde el 10 al 25 de Junio de 1933

| FECHAS                                           |           | NOMBRE DEL BUQUE                          | Toneladas | DESTINO       |
|--------------------------------------------------|-----------|-------------------------------------------|-----------|---------------|
| Petición de turno                                | SALIDA    |                                           |           |               |
| MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS |           |                                           |           |               |
| 3 Junio                                          | 12 Junio  | Mieres . . . . .                          | 4.400     | Barcelona.    |
| 6 id.                                            | 12 id.    | Castro Alén . . . . .                     | 2.100     | Vallcarca.    |
| 12 id.                                           | 13 id.    | Capricho . . . . .                        | 140       | Zumaya.       |
| 12 id.                                           | 19 id.    | Numa . . . . .                            | 4.400     | Barcelona.    |
| 14 id.                                           | 15 id.    | Llodio . . . . .                          | 900       | Bilbao.       |
| 15 id.                                           | 20 id.    | Juan Artaza . . . . .                     | 580       | Pasajes.      |
| 15 id.                                           | 16 id.    | Aurora . . . . .                          | 1.100     | Bilbao.       |
| 15 id.                                           | 19 id.    | Mt. <sup>a</sup> Junquera . . . . .       | 600       | Santander.    |
| 16 id.                                           | 22 id.    | Ntra. Sra. del Carmen. . . . .            | 400       | Barcelona.    |
| 16 id.                                           | 16 id.    | María Amalia. . . . .                     | 740       | Sevilla.      |
| 17 id.                                           | 17 id.    | V. <sup>o</sup> María del Carmen. . . . . | 80        | Vigo.         |
| 19 id.                                           | 22 id.    | Mont Seny . . . . .                       | 860       | Pasajes.      |
| 19 id.                                           | 24 id.    | Norte. . . . .                            | 1.600     | Barcelona.    |
| 20 id.                                           | 20 id.    | Lola . . . . .                            | 20        | Santander.    |
| 20 id.                                           | esperando | Monchu . . . . .                          | 300       | Sevilla.      |
| 21 id.                                           | 22 Junio  | Gumersindo Junquera. . . . .              | 1.900     | Barcelona.    |
| 23 id.                                           | 23 id.    | Ruda. . . . .                             | 220       | Vigo.         |
| 23 id.                                           | 23 id.    | San Ireneo . . . . .                      | 600       | Cádiz.        |
| 24 id.                                           | cargando  | Marta Junquera . . . . .                  | 600       | Santander.    |
| 24 id.                                           | 24 id.    | Mina Sorriego . . . . .                   | 160       | Id.           |
| 26 id.                                           | cargando  | Sama. . . . .                             | 1.040     | Pasajes.      |
| 26 id.                                           | esperando | Maruja y Aurora. . . . .                  | 500       | consumo.      |
| GIJON - DARSENA. - F. C. DE LANGREO              |           |                                           |           |               |
| 1 Junio                                          | 22 Junio  | Joven Víctor. . . . .                     | 160       | Deva.         |
| 6 id.                                            | 12 id.    | Édurne . . . . .                          | 200       | Bermeo.       |
| 7 id.                                            | 13 id.    | Boal . . . . .                            | 65        | Ribadeo.      |
| 7 id.                                            | 15 id.    | Vito . . . . .                            | 190       | Zumaya.       |
| 7 id.                                            | 14 id.    | C. Hevia . . . . .                        | 220       | Bilbao.       |
| 7 id.                                            | 15 id.    | Lola . . . . .                            | 240       | Santander.    |
| 8 id.                                            | 15 id.    | Zubieta . . . . .                         | 165       | Zumaya.       |
| 12 id.                                           | 17 id.    | Toñín . . . . .                           | 150       | Santander.    |
| 14 id.                                           | 20 id.    | Aller. . . . .                            | 220       | S. Sebastián. |
| 14 id.                                           | 21 id.    | Chakartegui 1. <sup>o</sup> . . . . .     | 200       | Gueteria.     |
| 15 id.                                           | 21 id.    | Mariavi . . . . .                         | 340       | Santander.    |
| 16 id.                                           | 22 id.    | Ineschu . . . . .                         | 180       | S. Sebastián. |
| 17 id.                                           | 17 id.    | Mina Sorriego . . . . .                   | 80        | Santander.    |
| 17 id.                                           | 22 id.    | Juanes . . . . .                          | 200       | S. Sebastián. |
| 20 id.                                           | 26 id.    | Galicia . . . . .                         | 330       | Coruña.       |
| 21 id.                                           | 24 id.    | Ondárroa. . . . .                         | 100       | Lequeitio.    |
| 22 id.                                           | 26 id.    | Josefa Mari . . . . .                     | 170       | Vigo.         |
| 22 id.                                           | cargando  | Sisarga . . . . .                         | 155       | Ferrol.       |
| 23 id.                                           | esperando | Roberto . . . . .                         | 180       | S. Sebastián. |
| 24 id.                                           | »         | Ana . . . . .                             | 300       | Zumaya.       |
| 24 id.                                           | »         | Rosita . . . . .                          | 140       | Santander.    |
| 24 id.                                           | »         | C. Hevia . . . . .                        | 220       | Bilbao.       |
| 24 id.                                           | »         | Amelia . . . . .                          | 150       | Santander.    |
| 24 id.                                           | »         | Lola . . . . .                            | 240       | Coruña.       |

# A V I L E S

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

| FECHA DE                               |          | NOMBRE DEL BUQUE          | Toneladas     | DESTINO        |
|----------------------------------------|----------|---------------------------|---------------|----------------|
| Entrada                                | Salida   |                           |               |                |
| <b>2.<sup>a</sup> decena de Junio.</b> |          |                           |               |                |
| 1 Junio                                | 12 Junio | Amelia . . . . .          | 141           | Coruña.        |
| 11 íd.                                 | 12 íd.   | Egesa núm. 10 . . . . .   | 300           | S. V. Barquera |
| 12 íd.                                 | 12 íd.   | Eduardo . . . . .         | 8             | Id.            |
| 7 íd.                                  | 12 íd.   | Carmen Angeles . . . . .  | 1             | Vivero.        |
| 9 íd.                                  | 13 íd.   | Astur . . . . .           | 1.221         | Málaga.        |
| 9 íd.                                  | 13 íd.   | Inogedo . . . . .         | 459           | Requejada.     |
| 13 íd.                                 | 13 íd.   | Arnao . . . . .           | 76            | Id.            |
| 30 Mayo                                | 14 íd.   | España núm. 3 . . . . .   | 2.820         | Ferrol.        |
| 5 Junio                                | 14 íd.   | Sud . . . . .             | 4.370         | Tarragona.     |
| 11 íd.                                 | 14 íd.   | Cementos Rezola . . . . . | 123           | Alicante.      |
| 14 íd.                                 | 16 íd.   | Margarita . . . . .       | 317           | Zumaya.        |
| 16 íd.                                 | 16 íd.   | Hernani . . . . .         | 430           | San Sebastián. |
| 15 íd.                                 | 17 íd.   | Caruso . . . . .          | 1.352         | Bilbao.        |
| 14 íd.                                 | 17 íd.   | Lolina . . . . .          | 400           | Zumaya.        |
| 11 íd.                                 | 19 íd.   | Erica . . . . .           | 80            | Gijón.         |
| 8 íd.                                  | 19 íd.   | Juanito . . . . .         | 5             | Coruña.        |
| 17 íd.                                 | 19 íd.   | Asturias . . . . .        | 1             | Luarca.        |
| <b>TOTAL....</b>                       |          |                           | <b>12.104</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 "Gotseher & 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 Junio de 1933

| FECHA DE                               |         | NOMBRE DEL BUQUE                | Toneladas     | DESTINO         |
|----------------------------------------|---------|---------------------------------|---------------|-----------------|
| Entrada                                | Salida  |                                 |               |                 |
| <b>1.<sup>a</sup> decena de Junio.</b> |         |                                 |               |                 |
| 8 Junio                                | 1 Junio | Alberto . . . . .               | 704           | Corcubión.      |
| 7 íd.                                  | 21 íd.  | M. de Urquijo. . . . .          | 3 806         | Bilbao.         |
| 12 íd.                                 | 21 íd.  | Ana . . . . .                   | 320           | Pasajes.        |
| 6 íd.                                  | 21 íd.  | Guillermo Schulz. . . . .       | 3.644         | Barcelona.      |
| 8 íd.                                  | 23 íd.  | Manelina R . . . . .            | 2.855         | P. de Mallorca. |
| 11 íd.                                 | 24 íd.  | Pepín. . . . .                  | 555           | Pasajes.        |
| 11 íd.                                 | 24 íd.  | Faustino R. San Pedro . . . . . | 2.963         | Bilbao.         |
| 11 íd.                                 | 26 íd.  | El Caudal . . . . .             | 1.090         | Id.             |
| 12 íd.                                 | 25 íd.  | Josefa . . . . .                | 327           | Pasajes.        |
| 11 íd.                                 | 27 íd.  | Genoveva F. . . . .             | 2.184         | Valencia.       |
| 12 íd.                                 | 27 íd.  | Nervi6n . . . . .               | 1.110         | Bilbao.         |
| 11 íd.                                 | 30 íd.  | Gumersindo Junquera . . . . .   | 4.015         | Barcelona.      |
| 14 íd.                                 | 31 íd.  | Jaime Girona. . . . .           | 3.259         | Bilbao.         |
| 15 íd.                                 | 5 íd.   | Villa Selgas . . . . .          | 11            | Id.             |
| <b>TOTAL..</b>                         |         |                                 | <b>26 843</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 Junio 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> ..... | 8.917,32               | 7.729,62               |
|                                              | Id. 2. <sup>o</sup> .....   | 6.741,58               | 7.373,90               |
|                                              | Id. 3. <sup>o</sup> .....   | 8.349,57               | 5.574,86               |
|                                              | Id. 4. <sup>o</sup> .....   | 2.644,69               | 1.789,92               |
|                                              | Grúas chicas.....           | 362,56                 | 161,98                 |
| <b>MUSEL</b>                                 |                             |                        |                        |
| Vías del Norte -Cargadero de la J. O. P..... | Cargaderos.....             | 28.602,90              | 21.183,31              |
|                                              | Grúas chicas.....           | 941,81                 | 290,57                 |
| <b>GIJÓN-DARSENA</b>                         |                             |                        |                        |
| Vías de Langreo.-Cargadero del F. C. ....    | Cargaderos.....             | 2.884,22               | 2.914,20               |
|                                              | Muelles.....                | 429,00                 | 384,00                 |
| Totales en las dos decenas.....              |                             | 59.873,65              | 46.402,36              |
| <b>AVILÉS.....</b>                           |                             | 18.450,00              | 12.104,00              |
| <b>SAN ESTEBAN DE PRAVIA.....</b>            |                             | 30.185,00              | 26.843,00              |



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 GIJON: Marqués de San Esteban, 22



# INFORMACIONES VARIAS



## NUEVO MINISTRO DE MARINA

Como consecuencia de la crisis ministerial última, ha sido nombrado ministro de Marina D. Luis Companys, significada personalidad de la política catalana y que desde la instauración de la República ha venido figurando en cargos importantísimos como el de gobernador de Barcelona, consejero de la Generalidad, jefe de la minoría de la Izquierda en las Cortes y presidente del Parlamento de Cataluña.

El nuevo ministro de Marina une a su notoriedad como político positivos talentos y es seguro que su actuación ha de demostrar estos relevantes méritos, esperando nosotros que estudie con cariño todas las cuestiones que afectan a la navegación nacional por lo falta que está, en esta crisis que atraviesa de buenos valedores.

Con este motivo ha cesado en el ministerio de Marina el Sr. Giral, cuyas condiciones de tacto y rectitud han quedado bien acreditadas.

## SESENTA Y SIETE BUQUES HAN SIDO DESGUAZADOS EN EL MES DE ABRIL ÚLTIMO

El reporte que publica el «Bureau Veritas» correspondiente al movimiento de buques en el Registro Oficial durante el mes de abril pasado, acusa una considerable cantidad de tonelaje desguazado en dicho período, el cual se eleva a 67 buques; de éstos 65 vapores y 2 motonaves.

El total de buques desaparecidos en dicho período fué de 82 vapores, 6 motonaves y 7 veleros. Los vapores correspondían a las naciones siguientes: 10 a Norte América, 20 a Inglaterra, 1 a Bélgica, 1 a Dancig, 1 a Fin-

landia, 2 a Francia, 18 a Alemania, 5 a Grecia, 1 a Irlanda, 3 a Italia, 5 al Japón, 2 a Lituania, 6 a Noruega, 2 a España, 4 a Suecia y 1 a Uruguay. Los motonaves: 2 a Inglaterra, 2 al Japón, 1 a Noruega y 1 a Yugoslavia. Y en cuanto a los veleros, éstos eran 5 norteamericanos, 1 francés y 1 español.

## MEMORIA DE LA JUNTA DE OBRAS

El Comisario Presidente de la Junta de Obras del puerto de Gijón-Musel, D. Justo D. Somonte Iturrioz, ha tenido la bondad de enviarnos un ejemplar de la Memoria correspondiente al ejercicio de 1932, por lo que respecta al servicio administrativo y en la cual se insertan las cuentas y la estadística general del tráfico mercantil y movimiento de buques, con estados comparativos. Agradecemos al Sr. Somonte Iturrioz el envío del ejemplar con el cual nos ha obsequiado.

## LA INSPECCIÓN RADIOTELEGRÁFICA

La «Gaceta» del 15 de junio último publica una orden del Ministerio de Marina derogando en todas sus partes las reales órdenes de 6 y 24 de junio de 1930, y poniendo en vigor el Reglamento del Servicio de Inspección Radiotelegráfica a bordo de los buques mercantes.

## LAS PRIMAS A LA NAVEGACIÓN

La «Gaceta» del día 28 de Junio último publica una orden del Ministerio de Marina desestimando una petición de la Asociación de navieros de Bilbao solicitando que quede en suspenso la ejecución de la exclusión del percibo de primas a la navegación de buques

pertenecientes a las Compañías navieras Marítima Elanchove, Mutizábal, Euzkera, Bidasoa, Sota y Aznar y Maura y Aresti.

REDUCCIÓN EN LOS CONTINGENTES

DE IMPORTACIÓN DE CARBONES

Comunican de Bruselas que debido a posteriores restricciones en las cuotas, en una

proporción de 10 por 100 como mínimo, va a producirse disminución en las importaciones de carbón inglés en Bélgica durante el mes de junio. Vienen a sumar éstas unas 8.000 toneladas menos de la importación habida en el mes anterior. El total registrado para el mes de mayo fué de 79.930 tons., contra 71.120 que es la cifra consignada para junio.

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

**Marqués de Cubas, 25. - MADRID**

APROBADA POR REAL ORDEN DE 18 DE NOVIEMBRE DE 1928

**SEGURO DE BUQUES**

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

Capitales asegurados: 32.645.245 PESETAS.  
Siniestros pagados hasta el 31 de Marzo de 1933: 1.345.003,19 PESETAS.

**SEGURO DE ACCIDENTES DEL TRABAJO Y DE MAR**

La Mutua asegura todos los riesgos que autoriza la vigente Ley de Accidentes del trabajo, y los riesgos de accidentes de mar.

Capitales asegurados: 9.686.778,24 PESETAS.

**DELEGACIONES EN TODOS LOS PUERTOS**

**SENABRE**

CORDELERÍA Y REDES  
VAPORES PESQUEROS

**VILLAJOSYA (ALICANTE)**

DEPÓSITOS EN:

**CADIZ:** Plocía, 13.

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

**VILLAJOSYA** (Casa Central).

TELÉFONOS:

N.º 2734

N.º 2724

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

**LA MARINA  
FERNANDEZ Y PELAEZ**

— NAVIA —

Fábrica de harinas sistema Davorio = 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

Minas de Respinedo

**JESUS FERNANDEZ**

OFICINAS:

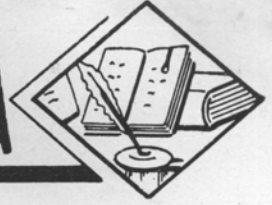
Marqués de San Esteban, número 2

**GIJÓN**





# LEGISLACIÓN MARITIMA



## ORDEN ACLARANDO EL CUADRO INDI- CADOR DEL PERSONAL MECÁNICO EN LOS BUQUES DE VELA CON MOTOR

Ilmo. Sr.: En vista de las dudas que origina la aplicación de lo dispuesto, referente al personal de Mecánicos en buques de vela con motor, y teniendo además en cuenta la modificación que la Real orden de 26 de octubre de 1928 introduce en el Reglamento de Maquinistas navales de 2 de noviembre de 1925, al cambiar la denominación de «buques de vela con motor auxiliar» por el de «buques de vela con motor».

Este Ministerio, de acuerdo con los informes emitidos por las Inspecciones generales de Navegación y de buques y construcción, y hasta tanto no se modifique definitivamente el cuadro indicador para acoplarlo a las bases de trabajo, ha resuelto que el personal de Máquinas que han de llevar los buques de vela con motor debe sujetarse a las reglas siguientes:

1.<sup>a</sup> Si la potencia del motor excede de 100 caballos nominales, llevará un segundo Maquinista, cuando la

travesía sea menor de catorce horas y siempre que no vuelva a salir el barco a la mar antes de las veinticuatro horas de su anterior salida, y un primer Maquinista y un primer Mecánico, cuando la travesía sea mayor de catorce horas.

2.<sup>a</sup> Si la potencia del motor está comprendida entre 25 y 100 H. P. nominales, ambos inclusive, llevarán un primer Mecánico en travesía menor de catorce horas y siempre que no vuelva a salir el barco a la mar antes de las veinticuatro horas de su anterior salida, y un primero y un segundo Mecánico cuando la travesía sea mayor de catorce horas.

3.<sup>a</sup> Cuando la potencia sea inferior a 25 caballos nominales llevará un segundo Mecánico o dos, según que la duración de la travesía sea menor o mayor de catorce horas y la nueva salida a la mar sea en las mismas circunstancias ya señaladas en las reglas anteriores.

4.<sup>a</sup> Cuando se comprueba por los Delegados marítimos que estos barcos no emplean el motor más que a las entradas y salidas de puertos o excepcionalmente en momento de calma del viento, podrá autorizárseles para que

**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

lleven el personal que marca el Reglamento de 2 de noviembre de 1925 en el párrafo correspondiente de buques de vela con motor.

Madrid, 1.º de junio de 1933.

ORDEN MODIFICANDO EL INCISO M) DEL CUADRO INDICADOR DEL PERSONAL DE MÁQUINAS

Ilmo. Sr.: Con motivo de consulta formulada por el Delegado marítimo de Sevilla, sobre el personal de máquinas que debe llevar el vapor «Xaquín», de aquella matrícula,

Este Ministerio, de acuerdo con los informes emitidos por las Inspecciones generales de Navegación y de Buques y Construcción, ha resuelto que el cuadro indicador del personal técnico de cubierta y máquina, contenido en la Real orden de 13 de febrero de 1931, sea modificado en la siguiente forma:

*Personal de máquinas.*—A continuación del inciso m) debe agregarse lo siguiente:

«Los del mismo tonelaje y potencia con travesía mayor de 150 millas, deben llevar, además de los dos Fogoneros habilitados o dos primeros Mecánicos, un segundo Maquinista naval.»

Madrid, 7 de junio de 1933.

ORDEN RELATIVA AL SEGURO DE ACCIDENTES EN LAS EMBARCACIONES PESQUERAS A LA PARTE

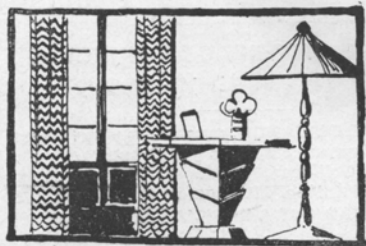
Habiéndose recibido numerosas denuncias de los Pósitos marítimos de España en el Secretariado Cooperativo de la Junta Central de los mismos quejándose de que en la mayor parte de las Delegaciones y Subdelegaciones marítimas se despachen embarcaciones de pesca con tripulación a la parte, sin pertenecer a ninguna Mutualidad, en contra de lo que dispone el Decreto de 20 de Noviembre de 1931 y disposiciones complementarias, se previene a los señores Delegados y Subdelegados marítimos que en lo sucesivo no autorizarán el despacho de esta clase de embarcaciones, sin la previa presentación de las pólizas acreditativas de que pertenecen a una Mutualidad obligatoria, y en el caso de que los armadores de estos barcos no cuenten con los medios económicos necesarios para constituir la fianza que el Código de Trabajo exige, pueden inscribirse en la Mutualidad Nacional creada por el Secretariado Cooperativo de los Pósitos de Pescadores, en cuyo caso habrán de solicitar de la citada entidad los datos y antecedentes que estimen precisos.

Madrid, 10 de Junio de 1933.

**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**



## CASA DEL RIO

MUEBLES

INSTALACIONES DE OFICINAS

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

PIDAN PROYECTOS

OVIEDO

Uría, 28

## Joaquín Velasco

Langreo, 2

GIJON

Minas de Coto del  
Musel  
Carbones para Gas

VAPORES:

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

## ASTILLEROS PIÑEIRO

FERROL (La Graña)

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

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

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

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

## LUBRIFICANTES OLGOMTRA

ESPECIAGES PARA AUTOMÓVILES, MÁQUINAS MARINAS Y MAQUINARIA EN GENERAL

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

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

OVIEDO

## Fábrica de Pinturas PULCHRA

Teléfono 3.800-SANTANDER

PATENTES «MATEOLA» - ESMALTES  
PINTURAS - BARNICES - SECANTES  
COLORES - ACEITES  
AGUARRAS - BROCHERÍA

Venta exclusiva:

E. Pérez del Molino, S. A.-SANTANDER

## CONSTANTINO GARCIA Y GARCIA

COMPRA Y VENTA DE HIERROS  
Y METALES VIEJOS

CALDERAS DE VAPOR, marítimas y terrestres  
Anclas patentes y antiguas  
Cadenas, Grilletes, Tensores, Guardacabos,  
Pastecas, Faroles, Muelles de Guardines, & &  
CADENAS PARA PAREJAS DE PÉSCA

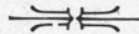
BALAGÓN, 13 y 24 (Natahoyo) - TELÉFONO 31-27

—+— G I J O N —+—

## JOSÉ SÁNCHEZ DEL BUSTO

EXPORTACION DE CARBONES

Dirección Telegráfica: }  
» Telefónica: } JOSANBUS



TELEFONO 20-91

Pi y Margall, 35 - 1.º

G I J O N

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

Unicos importadores y distribuidores en España de tan acreditados lubricantes

## S. A. REEM

Apartado 111

O V I E D O

Teléfono 4038

## LA PRESERVATRICE PARIS : 1864 :

SEGUROS DE TRIPULACIONES

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

REPRESENTANTE GENERAL:

**D. Eusebio Alvarez Cañedo**

San Bernardo, 107, bajo

**G I J Ó N**

## HIJO DE RAMON A. RAMOS

ARMADOR Y CONSIGNATARIO

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

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

Paseo de Colón, 18 - Telegramas y telefonemas: RAMOS

**BARCELONA**



# VAPORES DE GUMERSINDO RIESGO VALLINA

— G I J O N —

Telegramas }  
Telefonemas } **RUDESCO**

**Teléfono 30-23**

**Apartado 142**

## ANGEL ALVAREZ, S. en C. - Avilés

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

### GRANDES ALMACENES DE SAL

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

|             |                                 |                  |
|-------------|---------------------------------|------------------|
| Telegramas  | } ANGELVAREZ                    | APARTADO Núm. 31 |
| Telefonemas |                                 |                  |
|             | Oficinas: AVILÉS . . . . .      | 72               |
|             | Id. San Juan de Nieva . . . . . | 3                |
|             | Particular . . . . .            | 99               |

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

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

FUNDICION DE HIERRO Y BRONCE

LA MARUCA - TELÉFONO 191

Director: **ALADINO MENÉNDEZ**  
Ingeniero Industrial

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

**SAN JUAN DE NIEVA AVILÉS** Teléfono 10

## S. A. ESPAÑOLA DE LUBRIFICANTES

ACEITES, GRASAS Y EFECTOS NAVALES IMPORTACIÓN DIRECTA

DEPOSITO PARA ASTURIAS:

# Vda. de DIEGO MURILLO

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

## AGENCIA MARÍTIMA GONZALEZ-ALEGRE HERMANOS

VIGO  
&  
VILLAGARCIA

### CONSIGNATARIOS DE BUQUES

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

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

A. B. C. code 6.ª Edic.

## TALLERES DE G. RIERA

— G I J Ó N —

(Próximos al puerto del Musel)

Teléfono 34-44

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

**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, Marmarah, 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 PESCAT.—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-  
nario de buques



Fletamentos



Agente de la Compañía  
Naviera

**SOTA y AZNAR**

Telegráficas: JESUSGARCIA

Teléfono 2484

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

# HIJOS DE ANGEL OJEDA

ARMADORES DE BUQUES PESQUEROS

FABRICA DE CONSERVAS

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

Telegramas: OJEDA

TELÉFONO N.º 19-37

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

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

GIJÓN

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-1.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 40 por 100 de la flota mundial emplea esta patente.

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

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

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

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

«FUNNEL PAINT».—Pintura ignífuga para chimeneas.

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

«DANTOLINA». «LAGOLINE». Esmalte «SUNLIGHT».

«UNION JACK». «ESMALTES PARA JUGUETES».

«PINTURAS Y BARNICES SECADO AL AIRE LIBRE Y A LA ESTUFA».

«BEDSTEAD PAINT» (pintura para camas).

«FURNITURE VARNISH».

«FURNITURE» ENAMEL» (barniz y esmalte especiales para muebles).

«MOTOR PAINT». Pinturas decorativas «LAGOMAT».

Pintura al agua «ODICO» (preciosos colores permanentes).

Esmaltes y barnices «INTERLAC» a la nitrocelulosa y demás productos nitrocelulósicos.

«INTERPAST» A. y B.

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

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

Oficinas:  
Ibañez de Bilbao,  
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