



AÑO IV	GIJON 15 DE JULIO DE 1933	NÚM. 66
--------	---------------------------	---------

CORDELERIAS REUNIDAS, S.A.

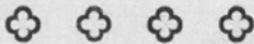
Marqués de Valdeiglesias, 5, 2.º
 Apartado 375
 Teléfono 92930

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.

EFFECTOS NAVALES

EFECTOS NAVALES MONASTERIO (S. A.)

ALMACEN

EFECTOS NAVALES

IMPORTADORES DE ACEITES
Y GRASAS LUBRIFICANTES

Lubrificantes **MONASTERIO** (Marca Registrada)

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

Marqués de San Esteban, n.º 22

GIJON

Correo: Apartado 90

TELÉFONO 24-00

A. PAQUET

Telegramas }
Telefonemas }

PAQUET

CONSIGNATARIO DE BUQUES

Muelle, 2, 4 y 6—**GIJON**

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"

"FLINTKOTE"

LUBRIFICANTE PERFECTO

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.		Descuentos. {
		Cuarto plana... 20 id.		
Cubierta interior...	{	Plana completa. 50 ptas.		Contratos por un año 25 %
		Media plana ... 30 id.		Los anuncios en texto no tienen descuento.
		Cuarto plana. . . 15 id.		
Demás hojas.....	{	Plana completa. 40 ptas.		Suscripción por un año a la Revista... 25 ptas.
		Media plana 22 id.		Id. por un semestre..... 13 id.
		Cuarto plana... 12 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} fonemas } SUARECES

José Pérez Fernández

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

Teléfono núm. 39

Telefonemas: PEREZ FERNANDEZ

Telegramas: PEFFERNANDEZ

Apartado núm. 20

Vilagarcía de Arosa

(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
GIJON-MUSEL

Vapores de Pesea - Fletamentos - Seguros

AGENTE DE
VAPORES COSTEROS, S. A.
BILBAO

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

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

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

Oficinas: Melquiades Alvarez, 4 - GIJON

ARTAZA Y 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 34 ♦ Telegráfica: Vega ♦ Teléfono 19-00



AÑO IV	GIJON 15 DE JULIO DE 1933	NÚM. 66
REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232		

LA RENOVACIÓN DE LA FLOTA MERCANTE

En espera de la implantación del Crédito Marítimo

Con harta frecuencia se dice que nuestra flota mercante es vieja, pero quizá no se ha reparado todavía en el alcance que tiene este calificativo en los momentos actuales, aunque las circunstancias del presente ya han demostrado lo preciso que es reunir las mejores armas para hacer frente a la insólita competencia, dueña de todos los mercados del mundo, con lo cual ha quedado al descubierto en qué punto de inferioridad estamos colocados, y la carencia de fuerzas y condiciones para acudir a determinados tráficos donde los buques de otros países se llevan las mercancías, amparados por su economía y rapidez, características de las modernas construcciones navales.

Los navieros ingleses, hombres sumamente prácticos en este punto, han sustentado de siempre la teoría de construir barcos, explotarlos acertadamente durante un determinado número de años y después, cuando la cuenta de conservación va alcanzando sumas importantes, señal de las «primeras canas», venderlos en el mejor precio posible. De estas adquisiciones de segunda mano le han tocado bastantes a nuestro país. Y así vemos que la edad de nuestros buques es «respetable» en

un porcentaje considerable, como lo demuestra la estadística siguiente:

	BUQUES DE MENOS DE 25 AÑOS	BUQUES DE MAS DE 25 AÑOS
	TONELADAS	TONELADAS
Pequeño cabotaje...	15.094	14.896
Cabotaje.....	118.052	109.082
Cabotaje restringido..	32.686	102.877
Tramping.....	331.680	109.194

La mayoría de las naciones, tan pronto como los efectos del Armisticio europeo hicieron acto de presencia en la vorágine de los grandes negocios surgidos al amparo de la guerra (efectos amortiguadores para el «mare magnum» de transacciones predominante en aquellos días, y que produjeron el desequilibrio de la base ficticia en que se asentaba el comercio), estas naciones, como decimos, se apresuraron a estudiar los nuevos problemas que se venían encima y entre ellos el del tráfico marítimo, que al regularse el funcionamiento de las industrias de los países combatientes, habría de originar una notable dismi-

nución en los transportes marítimos, trayendo asimismo un enorme descenso para la demanda de tonelajes, y, como secuela, la baja de los tipos de fletes por entonces fabulosos, dando con esto comienzo a una cruenta competencia, en la cual saldrían victoriosos los buques modernos por su eficiencia, base primordial de estas construcciones. Ante esta perspectiva muchos de los países se apresuraron a deshacerse de la flota de edad anterior a la construída durante ésta, ya que la primera, por sus años y los agotadores excesos cometidos durante la contienda europea, se había avejentado prematuramente; y en cuanto a la segunda, como fué hecha con materiales deficientes y sin reparar en eficiencia, tampoco convenía continuar con ella. De las compras de este tonelaje «ruinoso» en todos los conceptos de la palabra, a nuestro país le tocó bastante, sin duda cegado por los «áureos resplandores» de aquellos años.

Mas con el tiempo se han dado cuenta en el mundo marítimo de que hay un considerable exceso de barcos, y que también los hay viejos y antieconómicos, siendo necesidad imperativa desgazar y renovar en parte por construcciones modernas, aptas al desenvolvimiento que hoy tienen los mercados. De ahí que los reports del «Bureau Veritas» acusen más de 60 buques, de distintas banderas, los que cada mes se desgazan, aparte de las numerosas ventas que se realizan de barcos a precios de chatarra; sin embargo, disminuyen las construcciones pues en el primer trimestre de este año este tonelaje era de 741.000 to-

neladas (R. B.), inferior en 15.000 tons. la del anterior trimestre.

Mirando este aspecto en lo que concierne sólomente a España, hemos de resaltar que hay un exceso de tonelaje manifiesto con el solo dato de que nuestros puertos albergan cerca de 300.000 tons. de buques inmovilizados por falta de fletes, y en cuanto a construcciones viejas, como antes decimos, somos abundantes, pues por ejemplo, en los «tramps», de las 521.000 tons. abanderadas, 240.000 son de edad anterior al Tratado de Versalles. Pero como lenitivo a este panorama poco tranquilizador para nuestra flota, se hace preciso significar que nuestro Gobierno no ha tomado aún las medidas proteccionistas de otros países, y confiamos que cuando lo haga se atenuará en gran parte la crisis latente que hoy pesa sobre esta actividad. Por ello los navieros españoles aguardan la creación del Crédito Marítimo como el Mesías que les remedie de la ruina a que se ven amenazados, y porque una vez establecido nuestra flota vieja irá desapareciendo y habrá más construcciones que en la actualidad, que podrían suponer, por ejemplo, un 50 o 60 por 100 del tonelaje que se destruyese. De este modo resurgiría una flota presta para la lucha y desaparecerían los amarres, y si a esto añadimos una mejor acertada economía política, hasta más tonelaje español encontraría movimiento, puesto que nuestros buques acudirían a algunos de los mercados que hoy día se ven libres de nuestra bandera, por diversos motivos que son fáciles de suponer.

ANTONIO SUARDIAZ VALDES

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

Servicio de cabotaje entre puertos del Cantábrico

FLOTA

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



MERCADO DE FLETES



Ninguna reacción ha sentido este mercado en los últimos quince días, continuando dentro de la mayor quietud que por cierto lleva camino de estacionarse por tiempo indeterminado. Los armadores de buques de tonelajes tanto pequeños como regulares y grandes, son incapaces de conseguir colocación para los mismos dada la escasez de órdenes que hay en todas las direcciones, y algunos de dichos armadores amarrarán sus barcos como ya lo han hecho otros, ante el crítico estado del negocio.

Por otra parte, tampoco puede darse entretenimiento a los barcos con viajes de retorno, por lo que se ven obligados a regresar en lastre desde el Sur y Mediterráneo, debido a que allí son reducidas las órdenes para fletamentos de sal, y las que salen al mercado son con tipos verdaderamente irrisorios, que invariablemente han de producir pérdidas. También se encuentra paralizado el sector de Galicia en lo que concierne a embarques de pi-

nos; el difícil estado de la industria hullera asturiana no solamente ha causado sus efectos en los viajes de carbón sino que también en los retornos de madera para minas, que hasta hace poco fueron un recurso para los barcos de mediano y pequeño tonelaje, pero al presente y debido a las enormes existencias que de esta mercancía tiene las empresas hulleras, es muy reducido el número de cargamentos que se transporta.

Los tipos de flete continúan sin alteración, pero como la situación crítica del mercado hace imposible conseguir una elevación de los mismos y ya está imponiéndose la modificación del inciso m) del cuadro indicador de máquinas, a que se hizo referencia en el número pasado, los buques de pequeño tonelaje (hasta 700 tons.) se encuentran con un mayor gasto que soportar en su explotación, lo que les imposibilitará mantenerse en tráfico, so pena de continuas pérdidas.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

Pasajes.....	—	Vp. 1.000 ts.	Ptas. 9,—	Norte.
San Sebastián..	—	» 460 ts.	» 10,25	Langreo
Id. Id.	—	» 400 ts.	» 10,25	íd.
Zumaya.....	—	» 180 ts.	» 10,50	íd.
Id.....	—	» 150 ts.	» 11,—	íd.
Bilbao.....	—	» 700 ts.	» 7,—	Langreo
Id.....	—	» 300 ts.	» 9,—	Norte.
Id.....	—	» 200 ts.	» 8,50	íd.
Ferrol.....	—	» 130 ts.	» 10,—	Langreo
Vigo.....	—	» 400 ts.	» 10,50	íd.

PRAVIA a

San Sebastián.....	—	Vp. 180 ts.	Ptas. 11,75
Bilbao.....	—	» 1.000 ts.	» 7,10
Id.....	—	» 560 ts.	» 8,—
Coruña.....	—	» 140 ts.	» 9,50

RETORNOS:

Pinatar-Galicia..	—	Vp. 1.200 ts. sal	Ptas. 12,50
Bilbao-Gijón....	—	» 700 ts. mineral	» 5,—
Bilbao-Pravia...	—	» 1.000 ts.	» 5,—
Bilbao-Pravia...	—	» 250 ts. cemento	» 9,50

GUMERSINDO JUNQUERA

GIJON - MUSEL

Armador - Consignatario de Buques
Carbones - Fletamentos



VAPORES

TELÉFONO 17-00

APARTADO 176

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

FLOTA: Vapor «Genoveva F.» 2.500 tons.
» «Monehu» 2.300 »
» «Bodon», de 1.000 »
» «Villa Selgas» 600 »

TELÉFONO núm. 20

Dirección Telegráfica y Telefónica: FIERROS
SAN ESTEBAN DE PRAVIA

TALLERES DEL ASTILLERO

SOCIEDAD ANÓNIMA

ASTILLERO (Santander)

MATERIAL PARA FERROCARRILES

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

DIQUE SECO

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE BUQUES

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES DE
MÁQUINAS, CALDERAS, ETC.

MAQUINARIA Y MATERIAL PARA OBRAS
PÚBLICAS Y PUERTOS

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: TALLERES

DIRECCIÓN POSTAL: APARTADO N.º 10

ASTILLERO (SANTANDER)

TELÉFONO NÚM. 20



MERCADO DE CARBONES



Nota Oficiosa del Sindicato Carbonero Asturiano

La mejor manera de reflejar la situación actual del mercado de carbones es dando a conocer la siguiente nota de las reuniones que han venido celebrándose estos días en el Sindicato de Carbones:

«En esas reuniones se puso un vez más de manifiesto que la industria hullera asturiana se halla de hecho en quiebra. Reducido el personal y disminuída la producción mediante el paro subsidiado de cerca de 3.000 trabajadores, siguen creciendo las existencias de carbón en las plazas. Los carbones apilados, sin vender, pasan hoy de 400.000 toneladas.

A la pesadumbre de tanto capital inmovilizado, unas circunstancias en que las empresas mineras tienen completamente agotadas las existencias y el crédito, hay que agregar dos hechos gravísimos: insostenible uno, bochornoso el otro.

La industria hullera viene produciendo en pura pérdida. La Comisión Interministerial cifra en 5,69 ptas. en tonelada la cantidad en que deben aumentarse los precios de venta para hacer económicamente posible la vida de la Industria. El Gobierno, ante esa situación evidente sigue cruzado de brazos, ciego ante la realidad y ajeno al cumplimiento, no sólo de sus deberes, sino hasta de sus obligaciones legales. Establece por Decreto de 28 de marzo un régimen transitorio por un período de tres meses para resolver, sobre la base de las conclusiones de la Comisión, el problema hullero de una manera definitiva. Impone a la industria hullera la obligación de seguir trabajando con pérdida durante ese período; impone el paro subsidiado de 3.000 obreros para reducir la producción; nombra la Comisión y se compromete a resolver el problema en el plazo de tres meses. Y para que durante este período pueda la industria seguir marchando,

le concede un anticipo o préstamo con interés por medio del Banco de Crédito Industrial, a base de 2,90 ptas. por ton., por una cifra aproximada de 3.000.000 de pesetas.

Han transcurrido con exceso los tres meses que el Gobierno se reservó para ordenar el régimen de la economía del carbón, y la situación es la siguiente: Que hay más de 400 mil tons. de carbón en las plazas y que todos han cumplido sus deberes menos el Gobierno que ha desatendido sus obligaciones legales llevando, imprevisora y negligentemente, a situaciones angustiosas, difíciles y peligrosas a cuantos en la vida industrial tienen intervención.

Cumplieron sus obligaciones los patronos manteniendo, con pérdida, el trabajo en las minas; los obreros manteniendo el paro subsidiado con descuento en sus jornales, y los hombres honorables que integraron la Comisión, ofreciendo al Gobierno, dentro del plazo que les fué señalado, un luminoso informe con unas conclusiones muy concretas. Todos han cumplido menos el Gobierno que a pesar de las gestiones incesantes que cerca de él se han realizado, no ha hecho posible la entrega a los productores del préstamo concedido para seguir trabajando el trimestre fijado, ni ha dado un paso adelante para la solución definitiva del problema oficialmente planteado por la Comisión, manteniendo a la industria hullera en el estado de incertidumbre que se desprende de no saber a ciencia cierta si el Gobierno pretende acaso darle vigencia indefinida a la disposición oficial que ha dictado con carácter provisional, para un período corto y transitorio.»

Termina diciendo que es preciso una declaración oficial del Gobierno en orden a los medios y compensaciones entre el costo y la venta, por lo cual hacen un último y desesperado llamamiento a los Poderes Públicos.

MAS SUBSIDIOS A LA NAVEGACION

La cuestión de los subsidios marítimos está siendo estudiada por un Subcomité en la Conferencia Económica Mundial que se está celebrando en Londres, pero solo considerados como auxilios semejantes a los que percibe la agricultura, por ejemplo, y toda suerte de estímulos proteccionistas.

Entretanto la situación no mejora, pues a todo lo que en este punto se ha venido haciendo hasta ahora, hay que añadir la decisión del Gobierno francés de extender su política de protección a la Marina mercante. Se justifica como inevitable esta medida en vista de lo que sucede en Alemania, donde se van a destinar un millón de libras esterlinas para ayudar a la navegación, así como también por las consignaciones fijadas por el Gobierno italiano de importantes sumas destinadas a la protección de su flota y con el fin de dar gran impulso a la misma.

Hay un proyecto de ley en el Parlamento francés para la concesión de nuevos subsidios extensivos a aquellas ramas de la navegación que hasta ahora no los habían percibido. La

percepción de tales créditos estará basada sobre el tonelaje de los buques, su velocidad, distancia de los viajes y el número de hombres empleados. A fin de obtener la aprobación de los constructores navales, los armadores serán estimulados a desguzar los buques anticuados y a construir otros más adecuados a las modernas condiciones de la navegación.

Este proyecto de subsidiar toda la materia mercante no será abandonado por los franceses, desde el momento que se reconoce que su flota no está en condiciones de competir ni siquiera con aquellas otras huérfanas de auxilio ninguno, sino mediante la ayuda oficial, y de ahí que el proyecto se haya tomado con el mayor cariño, confiándose en que pronto llegue a ser una realidad y su flota pueda ser renovada con construcciones modernas y eficientes.

En Francia se argumenta en este punto como en todas partes. Se necesita una Marina mercante por razones económicas que son obvias y sobre todo se necesita como auxiliar de la armada para el caso de una guerra.

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.
Sinistros 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



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

No ha disminuído la firme actividad y el aspecto optimista que registrábamos en números anteriores refiriéndonos al mercado del Plata y esta buena impresión se ha extendido a algún otro sector, especialmente en lo que se refiere a los mercados interiores.

En la zona del Plata estas circunstancias se traducen en una demanda muy activa que obliga a los cargadores a pagar tipos muy mejorados, sobre todo para embarques inmediatos. Se han fletado cuatro buques de San Lorenzo a tipos que varían de 16/- a 17/6. Se ha llegado a pagar hasta 18/- por un buque de porte medio de Rosario al Reino Unido, Amberes y Hamburgo, para Julio. Otro buque de 6.500 tons. para Septiembre, de Villa Constitución a Hamberes al tipo de 14/9.

En el sector norteamericano continúa la depresión y no hay apenas transacciones, Las alteraciones monetarias dan a este mercado un tono de inseguridad; hay, con todo, alguna demanda de los cargadores de azúcar de Cuba. Se ha contratado un cargamento de azúcar para el R. U. y Continente para Julio, al tipo de 13/-.

Hay buena demanda en el sector australiano y los fletes para el R. U. y Continente han mejorado en el comercio de granos, donde los fletadores se avienen a pagar hasta 25/ y los armadores solicitan todavía 25/6 en los tipos más altos.

El mercado de legumbres en la zona oriental aparece estacionado estos días; pero, en cambio, hay una demanda considerable en los puertos arroceros. Se ha repetido el tipo de 23/9, para embarque en el próximo Agosto, en buques de 7.400 tons. de Saigón a Marsella y Burdeos.

En el mercado del Danubio hubo fletes para carga general a los puertos orientales, en buque de 7 a 8 mil tons., al tipo de 13/6.

CARBONES

Hay pocas transacciones, pues la demanda continúa retraída en el mercado de Cardiff; los cribados, especialmente, se han ofrecido demasiado y los stocks son muy abundantes en esta variedad; los menudos y los tamaños medianos, no hallan fácil colocación para embarque inmediato. Los coques tienen mejor demanda, y los aglomerados no variaron sus cotizaciones. Se reciben con lentitud las órdenes de embarque y los buques cargando en los puertos de esa zona bajaron de 42 a 38.

En la zona de Swansea no mejoran sus cotizaciones las antracitas. Aunque no hay un incremento apreciable en el volumen general de la demanda, algunas variedades se colocan satisfactoriamente; las variedades inferiores están sujetas a fluctuaciones. Las granzas mantienen sus cotizaciones porque está paralizada su obtención, que es cada vez menor.

En el sector del Mersey los carbones para el consumo tienen una demanda comparativamente débil; las variedades de granzas gruesas no resultan fáciles para embarques inmediatos.

El mercado de Newcastle no es activo, ni las perspectivas son favorables. Hay exceso de ofertas. Las mejores calidades de vapor, Tyne y Durhan, continúan estacionadas, pero las variedades medianas tienen mejor demanda.

No muestra cambios apreciables el mercado de Glasgow y la demanda exterior es floja. Las primeras clases de carbón de Fife que se cotizaban bien hasta hace poco, comienzan a tener menos demanda. Los carbones de vapor en el distrito de Lanarskire continúan firmes; pero otras variedades de cribado se ofrecen excesivamente.

Las variedades superiores de vapor para el mercado interior, mantienen su posición anterior en el sector de Hull; en general, la característica de esta zona es la paralización y la abundancia de stocks.

EL MINISTERIO DE TRABAJO Y PREVISIÓN

Por VICTORIANO CASTAÑO SANJUAN (De la Escuela Social de Madrid)

Los múltiples y variados conflictos de tipo social que se suscitaron a mediados y fines del pasado siglo, fueron causa de honda preocupación para gobernantes y sociólogos. Todos conocemos, pues sus discusiones llegan hasta hoy, las opiniones que acerca de este particular han venido defendiendo cada vez con mayor ardimiento, los hombres más preeminentes y los partidos políticos más numerosos y de mayor influencia nacional.

De un lado, se suponía y esperaba, que el tiempo—este gran liquidador de diferencias, rencillas y suspicacias—resolviese con su acción sedante, aquel estado de cosas de día en día más agudo y grave, mientras que del otro, se estimulaba la intervención de los Poderes públicos para que, con su acción tutelar, evitase aquellos episodios de consecuencias, en ocasiones, sangrientas.

El predominio de la segunda de estas tendencias, encaminada a indagar y buscar las más justas soluciones a los conflictos del trabajo y mejor aún a evitar éstos, tratando de resolverlos antes de producirse, armonizando previsoramente los posibles puntos de coincidencia, dió como resultado la creación, en 1883, de una *Comisión para el estudio de las cuestiones que directamente interesan a la mejora o bienestar de las clases obreras, tanto industriales como agrícolas, y que afecten a las relaciones entre el capital y el trabajo*, dependiente del Ministerio de la Gobernación.

Esta Comisión, que ha sido el verdadero germen del actual Ministerio del Trabajo y

y Previsión, publica el año 1889, una interesantísima información sobre las cuestiones relacionadas con su principal cometido, que si bien se nos antoja hoy deficiente e incompleta en ciertos extremos, no hay duda que es la fuente de más estimable valor para conocer la situación social de España en aquel tiempo. En 1890, se transforma esta Comisión en la que se titularía de *Reformas Sociales* al tiempo que se le imprime un carácter de permanencia.

Los conflictos obrero-patronales a que nos hemos referido, por motivo de las nuevas doctrinas sobre la Sociedad futura, continúan extendiéndose, se agravan, toman frecuentemente un sello de virulencia impresionante y las soluciones se hacen cada día más laboriosas y más difíciles. Los Gobiernos se encuentran obligados a extender en la misma proporción su intervención pacifista; en 1894, se crea dentro del Ministerio de la Gobernación, un *Servicio especial de Estadística del Trabajo* y más tarde, el año 1902, la *Sección de Industria Comercio y Trabajo*, en el Ministerio de Agricultura.

Este mismo año, 1902, don José Canalejas, presenta a las Cortes un proyecto de Instituto de Trabajo que, sin duda, sirvió de base al Decreto de 23 de abril de aquel año, firmado por el Sr. Silvela, creador del *Instituto de Reformas Sociales*.

¡Fué bien copiosa e intensa la labor realizada por este Instituto! Dependía al crearse, del Ministerio de la Gobernación. Su composi-

ción era la siguiente: 18 miembros nombrados por el Gobierno, 6 por los patronos y seis por los obreros. Se le asignó como misión fundamental, la de preparar la legislación del trabajo, cuidar de su ejecución, organizar los Servicios de Inspección y Estadística y favorecer la acción social y gubernativa en beneficio de los obreros.

El primer Presidente que tuvo el Instituto de Reformas Sociales, fué don Gumersindo de Azcárate a cuyo fallecimiento le sucedió don Eduardo Dato.

En 1914, se encomienda a este organismo la elaboración de un proyecto de Ministerio del Trabajo, que le sustituya. En el dictamen emitido a este efecto por el Instituto, se declara que, por entonces, no es necesaria tal sustitución; pero el incremento incesante de la legislación social obliga a realizar una total reforma en él, que se lleva a efecto el año 1919. Los Vocales de nombramiento gubernamental, son ahora 12; los patronos designan 16 e igual número los obreros y las Corporaciones oficiales y particulares también tienen allí sus representantes. Créanse dos Direcciones generales: la de Legislación y Acción Social, que comprende las *Secciones de Legislación, Cultura Social, Jurisprudencia, Asociaciones, Cooperación y Agrosocial* y la de Trabajo e Inspección, con sus *Secciones de Estadística, Inspección, Asesoría Jurídica, Casas Baratas y Huelgas*.

No se detiene aquí el continuo desarrollo legislativo, que en nuestra Patria va alcanzando ya proporciones verdaderamente extraordinarias y las reformas sociales implantadas: de un lado, por el concepto nuevo de la vida que nos trae la guerra y, de otro, por la innegable influencia que sobre los gobernantes operó la Parte XIII del Tratado de Paz—citada ya en artículo anterior—inclinados nuevamente a pensar en la creación de un organismo de amplitud y autonomía suficiente para encauzar tan gigantesca misión.

Y así, con fecha 8 de mayo de 1920, se crea el Ministerio de Trabajo al que se adscriben el *Instituto de Reformas Sociales*; el

Instituto Nacional de Previsión; la *Sección de Reformas Sociales*, del Ministerio de la Gobernación; el *Negociado de Trabajo*, de la Dirección general de Comercio, Industria y Trabajo; el *Consejo de Emigración y el Patronato de Ingenieros y obreros pensionados en el extranjero*.

Pocos días después, en 29 del mismo mes, aparece el Reglamento que había de desarrollar aquella iniciativa, firmado por el primer Ministro de Trabajo, D. Carlos Cañal. Sufre este Organismo a partir de esta fecha, continuas y profundas modificaciones a consecuencia unas, de necesidades circunstanciales o aconsejadas por la práctica y motivadas otras, por las mismas variaciones de la política general española, tan henchida en estos últimos años de crisis hondas y substanciales.

En los años 1922, 1924, 1925, 1926, 1928 y 1930, pasa por reorganizaciones que modifican incluso su título; se llamó primeramente *Ministerio del Trabajo*, más tarde *Ministerio de Trabajo, Comercio e Industria* y por último *Ministerio del Trabajo y Previsión*. Unas veces se incorporan a él determinados Centros oficiales, como las Escuelas de Artes y Oficios—hoy Escuelas de Trabajo—y otras se le disgregan estos mismos y otros servicios.

La última reorganización, poco después del advenimiento de la República, lleva fecha 3 de noviembre de 1931 y en ella se marcaron nuevos rumbos a este Departamento; pasaron a sus dependencias *reglamentación del trabajo marítimo, ferroviario y minero* y se trasladaron a otros Ministerios algunos servicios como los de *Parcelación agraria, Emigración, Estadística y Formación profesional*.

Con arreglo a esta última disposición y al Reglamento de 31 de mayo de 1932, el *Ministerio de Trabajo y Previsión*, se encuentra en la actualidad organizado del modo siguiente:

Directamente del Ministro, figuran: la *Subsecretaría*; la *Dirección general de Trabajo*; el *Consejo de Trabajo*, y el *Instituto Nacional de Previsión*.

A la *Subsecretaría*, están vinculados: el

Servicio general del Ministerio u Oficialería Mayor, que lleva las relaciones con otras Autoridades; el *Servicio de Cultura Social*, que cuida de la *Biblioteca*, realiza las publicaciones del Ministerio y organiza los estudios de las *Escuelas Sociales*; la *Inspección de Seguros y Ahorros*; la *Asesoría Jurídica*, y el *Museo de Higiene y Seguridad del Trabajo*.

A la *Dirección general de Trabajo*, están adscriptos: 1.º El *Servicio de Organización Profesional*, que tiene a su cargo cuanto se refiere al funcionamiento de las Asociaciones patronales u obreras. 2.º El *Servicio de colocación de obreros*, que centraliza la aplicación de las disposiciones referentes al paro. 3.º El *Servicio de Conflictos y crisis de trabajo*, que entiende en la adopción de las medidas que los eviten o resuelvan. 4.º El *Servicio de Legislación y normas del Trabajo*, para intervenir en las resoluciones que puedan adoptar los organismos profesionales. 5.º El *Servicio de Inspección del Trabajo*

con la finalidad de velar por el cumplimiento de las disposiciones legales para protección de los trabajadores. 6.º El *Servicio de Acción Social en general*, que interviene en la aplicación de las leyes sobre Casas Baratas, Cooperación, Cajas de Ahorro Popular, etcétera. 7.º El *Servicio de Acción social de la Marina*, para cuanto se refiera a la reglamentación del trabajo a bordo y relaciones con el Instituto Social de la Marina. 8.º El *Servicio Internacional*, que lleva cuanto afecte a la participación de España en la Oficina Internacional del Trabajo; y 9.º La *Asesoría general de Seguros contra accidentes del Trabajo*, que vigila el funcionamiento de las Asociaciones dedicadas a este fin.

Como organismos Consultivos o Asesores, dependientes o afectos a este Ministerio, figuran; el *Consejo de Trabajo*, el *Instituto Nacional de Previsión* y el *Instituto Social de la Marina*, que por su interesante labor y amplio cometido habrán de merecer especial reseña y comentario.

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

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

La flota mercante del mundo

Durante los últimos meses, «The Shipping World», la prestigiosa revista marítima inglesa, ha venido publicando un análisis de las flotas mercantes pertenecientes a las principales potencias marítimas del mundo. A la vista de la Conferencia Económica Internacional, de la Conferencia Marítima Internacional de Copenhague y de diversas propuestas que se han hecho recientemente conducentes a la solución de los problemas de desguaces y amares por una Comisión especial de la Cámara de Navegación, puede ser de interés general un estudio de conjunto sobre las flotas mercantes de los principales países. La perspectiva para esta clase de buques ingleses no es tan sombría como a veces se imagina.

PREPONDERANCIA INGLESA EN LOS NUEVOS BUQUES

Al considerar las tablas que acompañan a este artículo, hay que destacar tres puntos: Primero, los buques analizados son del tipo tramp de los llamados «ocean-going», es decir de 3.000 tons. bruto por lo menos, y de vapor de menos de doce nudos. Segundo, las cifras se refieren a la situación en 30 de septiembre de 1932; desde entonces, como se sabe, un gran número de buques anticuados, posiblemente un millón de tons. peso muerto, ha sido desguazado. Estas cifras podrán ser comparadas con las que se publiquen sobre la situación en 30 de junio pasado. En tercer lugar, sólo se refieren a once países marítimos, aquellos que poseen por lo menos 500.000 tons. peso muerto, de tonelaje

tramp. Un estudio somero, permite afirmar que hay por lo menos unos 4.000.000 de tons. peso muerto, además de las 28.600.000 tons. que se estudian en este análisis.

En la tabla I se han adoptado tres categorías por edades; los construidos antes de la guerra, es decir, en 1915 y antes de esta fecha; los construidos durante la guerra, es decir, entre 1916 y 1920, y los construidos a partir de entonces. El hecho más notorio de esta consideración por edades es que, mientras antes de la guerra se construyó sólo un 30%, y una cifra aproximada después del conflicto, durante los cinco años que duró éste, se construyó el 40% restante. Del último, poseen el 76'22% entre la Gran Bretaña, Estados Unidos y el Japón; y sólo los Estados Unidos poseen cerca de la mitad de esta cifra.

EL PROBLEMA DEL EXCESO DE TONELAJE

Por muchas razones conocidas, este tonelaje de la guerra se va anticuando rápidamente. La mayor parte de lo que está bajo pabellón norteamericano tal vez no vuelva más a hacerse a la mar. La eliminación de este tonelaje antes de su tiempo, estrictamente hablando, y la desaparición coincidente, a su debido tiempo, de lo construido antes de la guerra, influirá y aliviará más de lo que se cree, y en fecha próxima, la carga de tonelaje excesivo en los mercados de fletes. En lo que se refiere a la Gran Bretaña, el resultado de esta eliminación conducirá a procurarle de nuevo una posición predominante.

La Tabla I nos muestra que ella sola posee

el 48,61 % de todo el tonelaje tramp construido desde 1921, y que ninguno de los demás países llega a poseer el 10 %. La crítica extranjera podrá deducir de aquí que los navieros británicos son los responsables del exceso de tonelaje. Nada más lejos de la verdad, pues el tonelaje que se construyó después de la guerra por los ingleses, fué necesario para reparar las pérdidas experimentadas a conse-

cuencia de aquella, y sólo parcialmente, pues la flota mercante británica es menor hoy, si cabe, que en 1914; y con excepción de Alemania, todos los demás países aumentaron la suya en una cantidad relativamente mayor.

La causa de la existencia de tonelaje excesivo consiste, como puede advertirse por la Tabla I, en que los mercados de fletes, pasada la guerra, no fueron capaces de asimilar la

Tabla I. — Buques de carga de las principales potencias marítimas hasta 30 Septiembre 1932

PAISES	Construido antes de la guerra		Construido durante la guerra, 1916-20		Construido después de 1921		TOTALES	
	Núm.	Tons. bruto	Núm.	Tons. bruto	Núm.	Tons. bruto	Núm.	Tons. bruto
Gran Bretaña.....	300	1.381.426	301	1.538.031	568	2.669.599	1.169	5.589.056
Estados Unidos.....	49	212.415	570	3.021.244	31	178.490	650	3.412.149
Japón.....	123	536.941	167	801.302	55	262.863	345	1.601.106
Italia.....	134	616.560	70	380.787	65	373.925	269	1.371.272
Grecia.....	225	894.409	33	152.532	16	66.481	274	1.113.422
Noruega.....	79	334.018	56	244.429	112	509.881	247	1.088.328
Francia.....	78	369.397	69	341.803	83	369.855	230	1.081.055
Alemania.....	97	452.468	22	123.849	103	482.963	222	1.059.280
Holanda.....	47	216.789	40	189.274	64	328.219	151	734.282
España.....	33	129.553	45	167.617	32	134.872	110	432.042
Suecia.....	42	167.160	15	72.713	23	114.994	80	354.867
	1.207	5.311.136	1.388	7.033.581	1.152	5.492.142	3.747	17.836.859

Tabla II. — Tipos de buques de carga en 30 de Septiembre de 1932

PAISES	Single Deck	Two Decks	Uno y Shelter	Dos y Shelter	Otros tipos	TOTALES
Gran Bretaña.....	497	295	253	76	48	1.169
Estados Unidos.....	119	401	85	33	12	650
Japón.....	64	209	21	14	37	345
Italia.....	72	92	42	14	49	269
Grecia.....	134	44	34	5	57	274
Noruega.....	90	84	35	19	19	247
Francia.....	63	114	15	23	15	230
Alemania.....	40	126	23	11	22	222
Holanda.....	47	45	13	30	16	151
España.....	62	11	21	1	15	110
Suecia.....	24	8	29	15	5	80
	1.212	1.429	571	241	294	3.747

vasta suma de tonelaje construido entre 1916 y 1920. Y eso, antes de ser sobrecargados con el tonelaje de la postguerra, construido, no para reemplazar las pérdidas experimentadas durante el conflicto, sino, en muchos casos, para crear artificiosamente una industria naviera nacional.

Hay otro hecho que debe ser considerado. Difícil como es la situación para los buques tramp, no lo es menos, y si cabe es peor, la de los buques de líneas regulares (cargó-liner tonnage); pues donde la protección oficial concede subsidios, la extensión del subsidio depende muchas veces de la velocidad del buque. Faltos de carga adecuada, estos liners subvencionados e innecesarios, han empeorado notablemente las necesidades del buque tramp.

TAMAÑOS Y TIPOS

De 3.747 buques analizados, 1.545 o sea el 41 %, son del tamaño A. 5.000 toneladas bruto o más; 1.135, el 30 % del tamaño B. 4.000 a 5.000 tons. bruto, y 1.067, el 29 %, del tamaño C. 3.000 a 4.000 toneladas bruto. Si los buques construidos durante la guerra, principalmente de 5.000 toneladas en adelante, son eliminados, se hallará que los buques quedan igualmente repartidos entre las tres categorías. Aun así, hay una tendencia en todos los países, especialmente en Japón, Italia y Alemania, hacia el tonelaje tramp de los tipos mayores. En Inglaterra y Noruega el buque favorito es de

4.000 a 5.000 tons. bruto. En casi todas partes, buques de 3.000 a 4.000 tons. bruto, tienen por término medio mayor edad que los buques de los otros dos tamaños. Razones de espacio nos impiden extendernos en una consideración más detallada sobre los tamaños, en este artículo.

En la Tabla II los buques analizados lo son sobre la base de los tipos. Alrededor del 40 por ciento son buques de dos puentes; la preponderancia de este tipo de buques se explica porque la mayor parte de ellos fueron construidos durante la guerra, especialmente en los Estados Unidos, Japón e Italia. Los de un puente vienen a ser un tercio del total, y continúa siendo el tipo de buque favorito para los navieros ingleses que poseen cerca de la mitad de estas características y de los llamados «shelter deckers». Los buques de dos puentes y el «shelter deck» no tienen gran importancia y puede comprobarse que los buques de este tipo están desapareciendo entre los tramp, pues hacen velocidades superiores a los doce nudos, lo cual los clasifica entre los liners. En cuanto a los buques de otros tipos, son casi todos construidos antes de la guerra, y por consecuencia están en trance de desaparecer. Se observará que el tamaño medio de todos los buques analizados es de 4.760 tons. bruto y 7.637 muerto; la razón de estas dos cifras, o sea del peso muerto al bruto, es 160'44 por 100.

J. THOMPSON.

Londres-Julio.



Lubrificantes "Atlantic"

FERRETERIA VASCO ASTURIANA (S. A.)

San Bernardo, 55-57
Teléfono 1321



es, 30-32
do 8

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



MARCA

REGISTRADA

Lubrificantes MARYLAND

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

Maryland, S. L.

Plaza 6 de Agosto
(esquina a Pelayo)

Apartado núm. 140 GIJÓN Teléfono núm. 22-20

HISPANO RADIO MARITIMA

Alcalá, 16 - MADRID

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

Aparatos automáticos de alarma de los mismos sistemas

SONDAS ULTRASONORAS LANGEVIN FLORISSON

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

Pídanse detalles y presupuestos a

HISPANO RADIO MARITIMA, MADRID - Alcalá, 16

a sus inspecciones de: Barcelona: Gran Vía Layetana, 3; Bilbao: Buenos Aires, 13; Cádiz: Plaza de Argüe-
lles, 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 Andoane-
gui, 5 Pasajes de San Pedro y D. Santiago Montenegro, Giner de los Ríos, 31-Vigo.

EL PROBLEMA DEL CARBÓN

CONCLUSIONES DE LA COMISIÓN INTER-MINISTERIAL HULLERA

Terminado el trabajo de la Comisión Interministerial creada en virtud de la Orden de 30 de Marzo último, para la solución del problema hullero, ha formulado ya sus conclusiones, que por creérlas de verdadero interés, damos a continuación:

TEMA I. Precio medio de costo en la cuenca de Asturias, señalando los diversos conceptos que separadamente se hayan de incluir.

La Comisión de técnicos y contadores del Consejo Ordenador de la Economía Nacional, ha reunido datos de nueve empresas que además de sumar el 71 % de la producción total de Asturias, explotan calidades de carbón con aquellas proporciones de menudos que más abundan en dicha cuenca.

El examen minucioso de los libros de contabilidad ha dado por resultado el establecimiento del siguiente

Precio medio de costo en Asturias en 1932

Mano de obra	10,78 Ptas.
Cargas sociales	2,84 »
Efectos de almacén y suministros	8,19 »
Recuperación y relavado de finos	0,26 »
Gastos generales	3,16 »
COSTO TÉCNICO	34,23 »
Cargas financieras	2,97 »
COSTO TOTAL DE CONTABILIDAD	37,20 »

NOTA.—En dicho año no se han podido satisfacer todas las cargas financieras devenida.

A este costo total habría que añadir para el año 1932, la cifra de 0,38 » que es la que ha correspondido a gastos comerciales y co-

misiones de venta, con lo cual el coste por tonelada sobre vagón ha resultado ser de . . 37,58 Ptas.

Para el año 1933, partiendo del coste técnico obtenido 34,23 Ptas. habrá que agregar las partidas siguientes, impuestas por disposiciones oficiales:

- a) Por jubilaciones y subsidios 0,60 Ptas.
 - b) Por la nueva Ley de Accidentes 1,00 »
 - c) Por reducción de producción (Decreto 28 3-33) 1,25 » 2,85 »
- y así resulta que el costo técnico para 1933 será de 37,08 »

A este costo deben sumarse, según acuerdo de la Comisión Interministerial, las cifras que correspondan a gastos de índole comercial, a saber, por gestión de venta 0,38 »
Gastos de cobro (giros, descuentos, etc) 0,25 »

SUMA 37,71 Ptas.

sin contar las cargas financieras. En el Capítulo cargas financieras, la Comisión adoptó una forma especial para calcularlas, que consiste en fijar un módulo para todas las empresas, que relacione los capitales inmovilizados en la explotación anual.

Se ha estimado que, en promedio, el capital inmovilizado para producir anualmente una tonelada de carbón asciende a 60 pesetas y por lo tanto que para amortizar dicho capital en 20 años, al 7 % se necesita una anualidad de 5,66 pesetas por tonelada.

TEMA II.—Determinación del precio de venta que se juzgue indispensable para el normal desenvolvimiento de la industria productora y compatible con el de la economía nacional.

El precio medio de venta en 1932 ascendió, según el estudio hecho, a ptas. 37,65. En primero de abril se decretó un aumento de 1,25 pesetas para sufragar gastos derivados de la aplicación de la nueva Ley de Accidentes del Trabajo, con cuyo aumento el precio medio de venta hoy debe ser de 38,90 pesetas. La Ponencia encargada del estudio apunta con asentimiento tácito de la Comisión interministerial, que la aportación de finos que se considera incluida en la clase de menudos, reduce el precio de venta en 1,22 pesetas, quedando por consiguiente reducido a 37,68 pesetas por tonelada.

Para quedar cubiertas las exigencias del precio de costo y dar retribución al capital, en la forma que se indica en el tema anterior, el precio medio de venta habrá de ser, 43,37 pesetas tonelada sobre vagón mina.

Admitido por la Comisión el precio de costo técnico, con los suplementos por gastos comerciales y por cargas financieras, aprobó que los aumentos fueran uniformes sobre los precios de hoy, con la excepción de un Vocal, que propugnó que los precios se regularan en atención a las calidades y no a los tamaños y la propuesta de otro, en pro del establecimiento de compensaciones entre los productores, según los precios de venta obtenidos por cada mina, en razón del tamaño del combustible explotado.

Sobre algunos extremos de los dos temas anteriores, no se alcanzó unanimidad en la Comisión, habiéndose discutido y votado diversos puntos y anunciado votos particulares a los acuerdos de la mayoría.

TEMA III.—Ordenación comercial.

1.º Es indispensable una organización comercial.

2.º Debe invitarse a los productores, para

que voluntariamente y en el plazo de un mes formulen un proyecto de régimen de ventas, desarrollando, como mínimo, las siguientes normas:

a) Regulación de las ventas a industrias obligadas y libres de toda clase de carbón, mediante la asignación de cupos a cada región, y dentro de la región a cada empresa, expresados en tanto por cientos del consumo total.

b) Exclusiva de suministro para las industrias obligadas, directamente o por medio de almacenistas y para los consumos que en lo futuro se declaren obligados; contratación exclusiva de suministros por la organización de productores, allí donde se hubieran constituido, a base de características y aplicación del carbón, con arreglo a un cuadro de clasificación y reparto de pedidos a las empresas, ateniéndose a sus participaciones a tantos por ciento, con obligación de atender la indicación de procedencia que haga el consumidor, siempre que ello sea posible, dentro del respeto de aquellos cupos.

c) Compensación entre productores por liquidaciones periódicas de las diferencias en el reparto, para evitar desnivelaciones de importancia en fin de año.

d) Primas y penalidades cuando se establezcan libremente entre consumidores y productores, quedarán a favor o a cargo de las empresas que sirvan los pedidos.

e) El sobreprecio que con arreglo a las disposiciones del Estatuto Carbonero, se pueda obtener por tipos singulares, quedará a beneficio del productor que suministre esos tipos.

f) Ordenación de los transportes hasta destino por parte de la organización de productores en las ventas c. i. f. o en almacén del consumidor o comprador, con miras a la máxima economía y regularidad en la distribución, y en evitación de posibles falseamientos del precio en dichas ventas, sin que ello signifique anulación del derecho a las ventas f. o. b.

g) Organización de la venta en los más importantes centros de consumo, por medio de Agencias o almacenes, siempre que lo exija la defensa de los intereses de los produc-

tores y previa la denuncia de los Convenios con los Sindicatos de Almacenistas, cuando existieren.

h) Organización del régimen de la exportación de carbón.

i) Deslinde entre la producción destinada a su colocación en el mercado general y la destinada al consumo propio y al de industrias combinadas con minas para su abastecimiento, especificando claramente cuando se redacte el Reglamento o desarrollo de las normas que, de acuerdo con la conclusión siguiente, habrán de formular los productores.

j) Organización de la propaganda comercial.

k) Establecimiento de un régimen de sanciones que ofrezca la debida eficacia.

3.º El desarrollo de estas normas, queda a la iniciativa de los productores, pudiendo además ampliarlas y prever y regular cuanto mejore la finalidad de la organización, siempre que la articulación definitiva del proyecto no se oponga a las dichas normas.

El proyecto que formulen los interesados hará constar, en el caso de que no se llegue a la unanimidad en el desarrollo de las normas que se les encomienda, la votación recaída, con la indicación no sólo del número de votos, sino también del volumen de producción que representen, tanto los adheridos como los discordantes del punto o puntos de que se trate.

4.º—Si los productores en el plazo señalado no articulasen voluntariamente el desarrollo de las normas anteriores, el Poder Público dictará seguidamente las disposiciones pertinentes para implantar el nuevo régimen de estructuración comercial, encomendando desde ahora a los organismos pertinentes en el estudio y aplicación del régimen de cupos y compensaciones, establecido en el Reglamento de 7 enero de 1928.

5.º—Que las normas mínimas anteriores relativas a la cuenca asturiana se apliquen a toda clase de carbones, habida cuenta de las diferencias entre el mercado de hulla y el de antracitas y lignitos.

6.º—Que estas normas se extiendan a todas las cuencas, pero si de momento no se estimare conveniente aplicarlas en su integridad a las restantes, habida cuenta de la orientación de cada Sindicato regional, que en todas ellas se fijen por lo menos los cupos regionales, garantías para su cumplimiento y establecimiento de compensaciones entre regiones.

TEMA IV.—*Medidas encaminadas a estimular el consumo de menudos y a revalorizarlos.*

1.^a—Organización inmediata por la Federación de Sindicatos Carboneros con la intervención y participación del Comité Ejecutivo de Combustibles, de tipos técnicos especializados, que estudien y clasifiquen todo el consumo nacional, proponiendo las medidas pertinentes para la extensión del empleo de menudos crudos de distintos tipos y que realicen pruebas con briquetas y menudos nacionales en los buques pesqueros, con la tendencia a que se generalice en ellos el consumo de estas clases de carbón.

2.^a—Intensificación del consumo de carbones nacionales, en su estado natural por otras industrias y fomento de la aglomeración de éstos, supliendo por un lado el déficit de la oferta nacional de granados, y de otro el posible desplazamiento de los importados, estableciendo primas al consumidor por sus aumentos de consumo de briqueta.

Esta subvención se hará con los fondos que se constituyan con el importe de los derechos de importación de la brea, hoy desgravada. Asimismo irá al fondo para subvenciones, la cantidad comprendida dentro del precio de venta que se señale correspondiente a la devolución de los préstamos a las empresas, cuando éstas no hayan recibido este anticipo reintegrable.

3.^a—Participación directa de la Federación de Sindicatos Carboneros en todos los estudios y experiencias sobre destilación parcial e hidrogenación de carbones, orientándolos en el sentido de estimular el empleo de menudos.

TEMA V.—Ordenación de la producción y precios de los carbones residuales.

1.º — Sólo podrán efectuar la venta de toda clase de carbones, recogidos en las aguas residuales y escombreras de las minas los propios mineros productores, cualquiera que sea su régimen de aprovechamiento.

2.º — Se fijarán seguidamente por el Comité de Combustibles, los precios oficiales a que han de ajustarse, los carbones diversos obtenidos de aprovechamientos residuales y escombreras, para su suministro a las industrias obligadas y almacenistas sindicados, ateniéndose a características y calidades, que serán asimismo determinadas.

3.º — Se aplicarán severamente las sanciones establecidas en las disposiciones vigentes a las industrias obligadas y Sindicatos de Almacenistas y demás usos declarados obligados, que infrinjan lo dispuesto, en cuanto a la adquisición de carbones residuales, que habrá de

ser hecho exclusivamente por medio de la Federación de Sindicatos Carboneros a los productores incorporados al Régimen de Carbón y en forma alguna a los que no sean productores.

A cada productor se le señalará un tanto por ciento máximo de carbones de aguas residuales y de escombrera que podrá aprovechar, siempre con el fin de lograr el debido aprovechamiento técnico del carbón útil contenido en el bruto explotado.

4.º — Queda prohibida la mezcla de carbones procedentes de aguas residuales o escombreras con los demás tipos comerciales, por lo que ellas permiten el falseamiento de los precios, al ser imposible controlar sus proporciones. Por tanto los suministros de aquellos carbones habrán de hacerse separadamente.

5.º — Las faltas comprobadas a las disposiciones antes mencionadas, serán sancionadas con multas de tal cuantía que tengan una eficacia prohibitiva. *(Continuará)*

Vda. e Hijos de ARREGUI

DURANGO

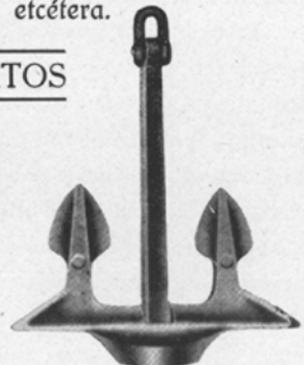
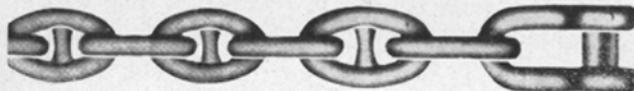


(Vizcaya)

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

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



SECCIÓN DE PESCA



OTRA VEZ LOS PRECIOS BAJOS

La pesca de arrastre en estas playas se ha mantenido durante la quincena pasada dentro de una regularidad en las caladas debido a la defensa encontrada con las capturas de alguna cantidad de merluza, que si bien no ha sido de utilidades, por lo menos no ha causado grandes pérdidas a los armadores. En la Estaca de Vares las mareas no han producido apenas nada.

Las parejas arribadas a este puerto procedentes del Grand Sole han traído menos pesca que las veces anteriores, ya que han fallado las capturas de merluza, y únicamente la pescadilla y alguna cantidad de besugo han sido la base de estas mareas. Los resultados

no han llegado a cubrir los gastos de explotación, ya que, por otra parte, los precios que estuvieron unas semanas manteniéndose en un nivel razonable han vuelto otra vez a descender, a pesar de la escasez de pesca habida en toda la quincena.

En cuanto al bonito, que se manifestó a últimos de mes con alguna abundancia, ha desaparecido de esta costa, siendo insignificantes las capturas obtenidas de este pez en toda la quincena última, y únicamente al finalizar la misma parecía volver a dejarse ver. Encontrándonos al principio de la costera es de esperar que todavía disfrutemos de alguna abundancia de bonito que pueda compensar los malos resultados de la temporada del año pasado.

Promedio de precios obtenidos en las ventas de pescado efectuadas en la Rula de Gijón, desde el 26 de Junio al 10 de Julio de 1933

CLASE DE PESCA	26	27	28	29	30	1	3	4	5	6	7	8	10
Merluza.....	2,59	2,94	3,40	3,00	2,70	2,15	2,00	2,91	1,89	2,69	4,19	5,29	2,00
Pescadilla....	1,61	1,52	1,98	1,63	1,39	1,62	1,40	1,39	1,31	1,26	1,59	1,62	1,15
Besugo.....	1,00	0,69	1,24	1,20	0,94	1,19	0,69	0,60	0,59	0,59	1,23	1,09	0,69
Pancho.....	0,59	0,53	0,80	0,67	0,60	0,65	0,48	0,50	0,52	0,50	0,82	0,90	0,50
Gallos.....	1,08	1,00	1,00	1,00	1,00	0,80	0,83	1,00	1,00	1,00	0,76	1,00	0,97
Congrio.....	2,00	2,18	2,00	2,00	1,81	1,63	1,73	1,80	2,00	2,00	2,15	2,00	1,69
Congria.....	0,60	0,70	0,70	1,26	0,60	0,54	0,53	0,55	0,42	0,50	1,57	1,11	0,50
Salmonetes...	2,49	2,16	2,57	2,20	2,19	2,17	2,25	2,40	>	>	2,32	>	>
Rodaballo....	2,40	2,86	3,25	>	2,90	2,69	3,00	>	>	>	>	.	>
Barbadas....	0,69	0,54	0,63	0,60	0,85	0,58	0,64	>	0,60	1,00	0,69	1,00	0,74
Bonito.....	1,85	2,28	>	>	2,15	1,87	1,69	1,53	1,59	1,29	1,74	1,64	1,58
Matute.....	0,33	0,41	0,50	0,44	0,33	0,44	0,46	0,33	0,42	0,33	0,43	0,50	0,33
Pelao.....	0,33	0,41	0,50	0,49	0,33	0,36	0,38	0,33	0,39	0,33	0,38	0,50	0,33
Chicharros...	0,33	0,40	0,50	0,40	0,50	0,40	0,40	0,34	0,40	0,33	0,44	0,50	0,33
Langostinos..	>	>	4,13	>	>	4,37	>	>	>	>	>	>	>
Reyes.....	>	>	>	>	>	>	>	>	1,55	>	1,32	>	>

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 =====				
19 Junio	27 Junio	Norte	3.400	Barcelona.
21 id.	3 Julio	Mina Piquera	5.300	Id.
1 Julio	7 id.	Mina Carrio	3.800	Cádiz.
5 id.	cargando	Urola	6.200	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
20 Junio	26 Junio	Rita Sister	4 800	Barcelona.
26 id.	3 Julio	Maruja y Aurora	6.500	Id.
27 id.	7 id.	Mosquitera	2.750	Sevilla.
30 id.	cargando	R. Alonso R.	5.400	Barcelona.
6 id.	esperando	Genoveva Fierros	2.400	Cádiz.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
19 Junio	28 Junio	Monchu	2.500	Sevilla.
27 id.	1 Julio	José María	500	Pasajes.
27 id.	5 id.	Ciaño	3.100	Huelva.
28 id.	6 id.	Llodio	900	Bilbao.
6 Julio	cargando	Agadir	620	Id.
7 id.	,	Claudio	3.800	Ymuiden (Mineral).
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
24 Junio	29 Junio	Alejandro	400	S. Sebastián.
28 id.	5 Julio	Everest	700	Bilbao.
29 id.	6 id.	María Amalia	700	Cádiz.
30 id.	8 id.	María	400	S. Sebastián.
1 Julio	10 id.	V.º San Estanislao	240	Marín.
1 id.	cargando	Ruda	480	S. Sebastián.
4 id.	esperando	Suevia	400	Vigo.
5 id.	,	Alejandro	400	S. Sebastián.
5 id.	,	Iturri-Ripa	400	Bilbao.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
27 Junio	28 Junio	F. L. de Ibarra	4.600	Tarragona.
5 Julio	6 Julio	V. de Chavarri	4.600	Valencia.
8 id.	10 id.	M. de Chavarri	4.600	Tarragona.
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
20 Junio	30 Junio	Monchu	300	Sevilla.
26 id.	26 id.	Sama	1.040	Pasajes.

GIJON

estos puertos desde el 25 de Junio al 10 de Julio de 1933

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
26 Junio	27 Junio	Maruja y Aurora	500	Barcelona.
27 id.	27 id.	Juan Artaza	580	Pasajes.
27 id.	30 id.	Cabo Coronas	2.090	Málaga.
27 id.	30 id.	Ciaño	1.500	Huelva.
27 id.	27 id.	Mina Sorriego	160	Santander.
28 id.	6 id.	A. Senra	4.800	Barcelona.
28 id.	29 id.	Carmen	240	Santander.
29 id.	1 Julio	Mina Sorriego	160	Id.
29 id.	3 id.	Sotón.	1.900	Adra.
30 id.	6 id.	Río Miera	1.200	Pasajes.
30 id.	6 id.	R. Alonso R.	900	Barcelona.
1 Julio	7 id.	Juan Artaza	580	Pasajes.
5 id.	10 id.	Manuel	240	Coruña.
6 id.	8 id.	Mont Seny	840	Huelva.
6 id.	esperando	José María	500	Pasajes.
7 id.	cargando	Santirso	1.000	Santa Pola.
7 id.	8 Julio	Villa Selgas	600	Bilbao.
7 id.	esperando	Numa	4.400	Barcelona.
7 id.	cargando	Manelina R	3.500	P. de Mallorca.

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

20 Junio	26 Junio	Galicia	330	Coruña.
22 id.	28 id.	Josefa Mari	170	Vigo.
22 id.	28 id.	Sisarga	155	Ferrol.
23 id.	29 id.	Roberto	180	S. Sebastián.
24 id.	27 id.	Ana	300	Zumaya.
24 id.	29 id.	Rosita	140	Santander.
24 id.	5 Julio	Amelia	150	Coruña.
24 id.	1 id.	Lola	240	Santander.
24 id.	7 id.	Belarmina	130	Bilbao.
26 id.	7 id.	María Santiuste	500	Santander.
27 id.	4 id.	José G. Trevilla	260	Id.
28 id.	5 id.	Dionisia	260	Bermeo.
28 id.	5 id.	Zubieta	165	Deva.
28 id.	8 id.	R. Espinosa	140	Coruña.
30 id.	esperando	Aller.	200	Zumaya.
3 Julio	>	Galicia	320	Coruña.
4 id.	>	San Jorge	260	S. Sebastián.
4 id.	>	Rosita	140	Santander.
4 id.	10 Julio	Juanes	200	S. Sebastián.
6 id.	esperando	Paco García	210	Santander.
6 id.	>	Airoso	130	Bermeo.
6 id.	>	Lalín.	160	Santander.
6 id.	>	Astillero	470	Id.
7 id.	>	C. Hevia	220	Bilbao.
8 id.	>	Begoña 7.	210	Coruña.
10 id.	>	Monte Faro	200	Id.
10 id.	>	Lekeitiarra	220	S. Sebastián.
10 id.	>	Rosario	110	Coruña.

A V I L E S

Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la 3.^a decena de Junio y 1.^a de Julio de 1933

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Junio.				
16 Junio	21 Junio	Aida	321	Vigo.
16 id.	21 id.	Arnao	146	Requejada:
18 id.	22 id.	Luis Adaro	3.276	Sevilla.
12 id.	22 id.	Rosario	110	Cedeira.
14 id.	22 id.	Sac. núm. 6	117	Coruña.
17 id.	23 id.	Santiago López	3.892	Barcelona.
24 id.	25 id.	Cabo Menor	245	Ferrol.
23 id.	26 id.	Caruso	1.342	Bilbao.
26 id.	26 id.	Arnao	8	Id.
27 id.	27 id.	Manuel Millán	18	San Sebastián.
26 id.	28 id.	Margarita	320	Zumaya.
25 id.	28 id.	Mariano Benlliure	155	Coruña.
28 id.	28 id.	Vito	18	Corcubión.
28 id.	28 id.	Eduardo	9	Bilbao.
24 id.	29 id.	Hernani	420	San Sebastián.
26 id.	29 id.	Antonieta.	137	Bilbao.
27 id.	29 id.	Lolina	400	Zumaya.
28 id.	29 id.	Landro	8	San Ciprián.
21 id.	30 id.	Alfonso Fierro	2.200	Alicante.
26 id.	30 id.	María Adaro	3.561	Id.
29 id.	30 id.	Brens.	121	Corcubión-Vigo
TOTAL...			16.824	
1.^a decena de Julio.				
30 Junio	1 Julio	Pepín Suárez	20	Luarca.
30 id.	1 id.	Arnao	121	Requejada.
24 id.	1 id.	San Ciprián	108	Vigo.
28 id.	3 id.	Mari Eii	1.377	Huelva.
2 Julio	3 id.	Jone Miren	10	Ribadeo.
29 Junio	4 id.	Echano	1.286	Aguilas.
3 Julio	4 id.	Quenje	4	Coruña.
4 id.	6 id.	Hernani	420	S. Sebastián.
6 id.	6 id.	Arnao	146	Requejada.
30 Junio	7 id.	José Tartiere.	3.509	Cartagena.
1 Julio	7 id.	Caruso	1.352	Bilbao.
4 id.	7 id.	Margarita	310	Zumaya.
7 id.	7 id.	Lolina	10	Ribadesella.
5 id.	8 id.	Luis Adaro	3.255	Sevilla.
8 id.	8 id.	Cabo Carboeiro	60	Ferrol.
4 id.	8 id.	San Telmo	120	Zumaya.
6 id.	10 id.	Aida	319	Pasajes.
10 id.	10 id.	Nemrod	80	Coruña.
8 id.	10 id.	Portland	140	Alicante.
TOTAL...			12.647	

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

Relación del carbón embarcado por este puerto durante la 3.^a decena de Junio y 1.^a de Julio de 1933

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Junio.				
15 Junio	21 Junio	José María	530	Pasajes.
17 id.	23 id.	M. de Urquijo.	3.691	Santander.
20 id.	23 id.	Aurora	1.001	Bilbao.
23 id.	24 id.	Magdalena	233	San Sebastián.
21 id.	25 id.	Astillero	501	Pasajes.
27 id.	27 id.	Aurora	975	Bilbao.
24 id.	28 id.	El Caudal	54	Burdeos.
23 id.	28 id.	Jaime Girona.	3.310	Bilbao.
24 id.	29 id.	Pepín.	561	Vigo.
24 id.	28 id.	Villa Selgas	586	Bilbao.
30 id.	30 id.	Aurora	1.012	Id.
29 id.	30 id.	Marzo	111	Tarragona.
TOTAL..			12 565	
1.^a decena de Julio.				
28 Junio	2 Julio	Mont-Seny	869	Pasajes.
28 id.	3 id.	J. M. Urquijo.	2.924	Valencia.
1 Julio	4 id.	M. de Urquijo	3.672	Bilbao.
24 Junio	5 id.	Nervión	1.116	Id.
28 id.	6 id.	A. Satrústegui	3.502	Id.
1 Julio	6 id.	Jaime Girona.	3.370	Id.
3 id.	7 id.	Ana	316	Pasajes.
5 id.	7 id.	M. Benlliure	140	Coruña.
4 id.	8 id.	Aurora	1.014	Bilbao.
3 id.	9 id.	V. Figaredo	4.127	Barcelona.
3 id.	9 id.	Mieres	4.422	Id.
5 id.	10 id.	Pepín.	550	Vigo.
TOTAL...			26.122	

EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

Toneladas de carbón embarcadas por los diferentes cargaderos que se citan durante la 3.^a decena de Junio y 1.^a de Julio de 1933.

		3. ^a DECENA	1. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.	Turno 1. ^o	9.076,51	8.482,18
	Id. 2. ^o	9.043,76	6.090,57
	Id. 3. ^o	4.539,95	4.618,10
	Id. 4. ^o	1.109,44	1.867,75
	Grúas chicas	373,26	204,17
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.	Cargaderos	21.695,58	21.812,54
	Grúas chicas	1.047,38	3.723,97
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.	Cargaderos	2.697,01	3.085,99
	Muelles	421,00	553,00
Totales en las dos decenas		50.003,89	51.338,27
AVILÉS		16.824,00	26.127,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA		12.565,00	12.647,00



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

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

Dirección telegráfica: **FÁBRICA-MIERES**

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

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



INFORMACIONES VARIAS



EL MUELLE TRASATLÁNTICO

El Consejo de Puertos del Ministerio de Obras Públicas ha aprobado el informe emitido respecto al proyecto de construcción del muelle trasatlántico del puerto del Musel, el cual pasó a la firma del subsecretario de dicho Ministerio, D. Teodomiro Menéndez.

Firmado por éste, ha aparecido ya en la «Gaceta», en los primeros días de este mes la correspondiente disposición, por lo cual es de esperar que en breve se anuncie la subasta de las obras de dicho muelle que tanto ha de contribuir al mejoramiento de nuestro puerto exterior, dotándole de una mayor capacidad.

TONELAJE AMARRADO EN LOS ESTADOS UNIDOS —

Según el Boletín del Bureau Americano de Navegación, de un total de 7.377.693 tons. de la industria naviera privada de buques de mil tons. estaban amarrados a primeros de abril 1.903.112 tons. Y de un total de 2.075.182 tons. que forma la flota oficial, estaban amarrados en la misma fecha un millón 504.678 tons. En la flota inactiva se incluían 77 buques cisternas, que representaban 453.432 tons. En estas cifras no se incluye la flota lacustre ni fluvial, y se refiere al tonelaje bruto.

LOS SUBSIDIOS A LA NA- VEGACIÓN ITALIANA —

De acuerdo con la Memoria anual presentada al Senado Italiano por el Ministro de Comunicaciones, durante el año económico que empieza en este mes de julio, será destinada una cantidad de 331.246.000 liras, a la

marina mercante italiana; es decir, 8.469.000 sobre lo consignado en el ejercicio anterior. De aquella cantidad, corresponden a los armadores 260.035.000 liras, o sea 8.600.000 más que anteriormente. En los nuevos subsidios no se incluyen las 1.585.000 liras pagadas a ciertas compañías de vapores por servicios especiales, como el transporte de la correspondencia. El subsidio al Lloyd Triestino se ha elevado a 62.800.000 liras a consecuencia del servicio mejorado a Bombay.

EL EXCESO DE TONELAJE NAVAL EN SUECIA :—

Con este mismo título nos ocupábamos en nuestro número del 15 de junio, de un proyecto de primas a los desguaces y diversas medidas para mejorar la industria de construcción naval y la flota mercante de Suecia.

Posteriores noticias dan cuenta de que el Parlamento sueco ha rechazado el proyecto de concesión de 2.800.000 coronas por el Tesoro Nacional con destino a incrementar la compra de tonelaje anticuado que debía desguazarse en los astilleros de aquel país. Otras aspiraciones de la Asociación de Constructores de Buques no han conseguido tampoco ser atendidas oficialmente.

EL TONELAJE AMARRADO EN ALEMANIA

Ha habido una reducción de cerca de 62.000 tons. brutas en el tonelaje amarrado durante el pasado mes de mayo. Los buques que se hallaban en esta situación en 1.º de junio, eran 254, en total 946.228 tons.; en 1.º de mayo eran 319, que representaban 1.008.575 tons. El porcentaje amarrado en

1.º de junio era un 27'2 por 100 contra 29 por 100 un mes antes. Hace doce meses las cifras llegaban a su punto máximo; en mayo de 1932, había 439 buques inactivos, en total 1.410,240 tons. brutas, o sea un 35'1 por 100 del tonelaje poseído por los miembros del V. D. Reeder de Hamburgo. En junio de 1932, había amarrados 393 buques, en total

1.320.209 tons., que representaban un 33'8 por 100. Hay que advertir que debido a los progresos del proyecto alemán de desguaces, inutilizaciones y ventas de buques al extranjero, la flota alemana ha quedado reducida de 1.939 buques, o sea 3.886.435 tons. brutas en 1932, a 1.209 buques que representan 3.463.667 tons. en 1933.

SOCIEDAD METALURGICA DURO-FELGUERA

Compañía Anónima.- Capital social: 78.000.000 de pesetas



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

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

Sulfato amónico con 20 a 21 por 100 de nitrógeno.

Brea: creosota y aceites pesados para motores semi-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.

FLOTA

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

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



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



ADMITIENDO A LOS SERVICIOS
DE COMUNICACIONES MARÍTI-
MAS LA MOTONAVE «CIUDAD
DE IBIZA» :—: :—: :—: :—:

Visto el expediente instruido para la admisión definitiva a los servicios de comunicaciones marítimas de Soberanía de la motonave «Ciudad de Ibiza», presentada por la Compañía Trasmediterránea:

Vista el Acta de reconocimiento de dicho buque efectuado por la Comisión reglamentaria el 21 de Marzo último en el puerto de Valencia:

Considerando que con arreglo a lo prevenido en los arts. 21 al 25 y 83 al 87 del Contrato celebrado por el Estado con dicha Compañía, en el indicado reconocimiento y pruebas de velocidad del buque de que se trata, llevados a cabo en el puerto de Valencia, queda comprobado que reúne las condiciones que el referido Contrato exige, según se acredita en el Acta de referencia,

Este Ministerio ha resuelto, de conformidad con lo propuesto por la Subsecretaría de la Marina civil, admitir definitivamente a los servicios de comunicaciones marítimas de Soberanía la motonave «Ciudad de Ibiza» de la Compañía Trasmediterránea.

Madrid, 23 de Junio de 1933.

AUTORIZANDO A LA SOCIEDAD
«GERMANISCHER LLOYD» PARA
LA FIJACIÓN DE LAS MARCAS
DE FRANCO BORDO :—: :—: :—:

Excmo. Sr.: Este Departamento ministerial, de acuerdo con lo informado por la Inspección general de Buques y Construcción Naval de la Subsecretaría de la Marina civil, y a los efectos de la aplicación del Convenio Internacional para las líneas de carga, se ha servido disponer lo siguiente:

1.º Se autoriza a la Sociedad de Clasificación de Buques «Germanischer Lloyd» para proceder al cálculo y fijación de las nuevas de franco bordo a los buques españoles que, estando clasificados en aquella Sociedad, lo soliciten, ínterin no se cree el Registro Español de Buques.

2.º La Sociedad de Clasificación de buques «Germanischer Lloyd» antes de proceder a la fijación de las marcas de un buque español que tenga clasificado, deberá obtener la aprobación del cálculo y certificado correspondiente de la Subsecretaría de la Marina civil, a cuyo efecto remitirá a este Departamento estos documentos redactados en castellano.

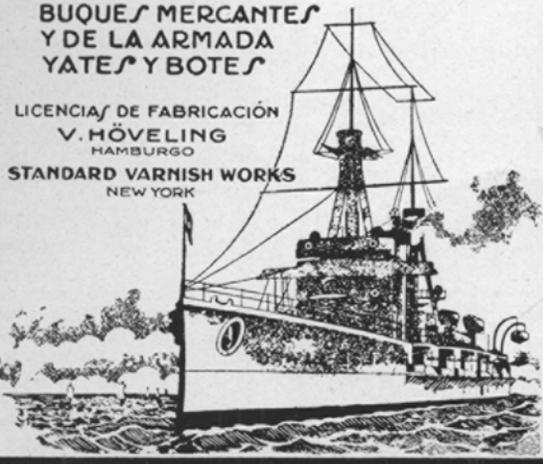
Madrid, 7 de Julio de 1933.

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

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 **Sindicato Carbonero Asturiano - Palacio Valdés, 1 - OVIEDO**
deben dirigirse los pedidos al

Teléfono 1524 :-: Dirección telegráfica y telefónica: SINDULLERO

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

Juan Navarro Dagnino

Subdelegado de Pesca

— en La Coruña —

PUBLICISTA DE OBRAS NAUTICAS

El giro-compás (Aguja giroscópica)

Manejo de las cartas marinas inglesas y españolas

Vocabulario marítimo inglés-español y español-inglés

Gran tratado de maniobra de buques "Arte Naval"

Edición española de las tablas de Newton y Pinto

Tratado de navegación "Manual del Oficial de Derrota"

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

Pedidos al autor.

SENABRE

CORDELERÍA Y REDES
VAPORES PESQUEROS

VILLAJYOUSA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

A DIZ: Plocia, 13.

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

VILLAJYOUSA (Casa Central).

TELÉFONOS:

N.º 2734

N.º 2724

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

LA MARINA

FERNANDEZ Y PELAEZ

— NAVIA —

Fábrica de harinas sistema Daverio = Fábrica de Pan

Armadores de los vapores

México, de 90 toneladas - Recalde, de 125 toneladas

Consignatarios de buques - Agentes de Vapores

Costeros S. A., de Santander y de las Compañías

Ibarra, Sota y Aznar y Trasmediterránea - Fábricas

de conservas en Ortiguera y Ribadeo.

Telegramas: MOLINOS NAVIA

Teléfonos: Oficinas Navia, núm. 4 - Almacenes Mue-

lle, núm. 7 - Fábrica Ortiguera, núm. 6 - Fábrica

Ribadeo, núm. 64



CASA DEL RIO

MUEBLES

INSTALACIONES DE OFICINAS

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

PIDAN PROYECTOS

OVIEDO

Uría, 28

Joaquín Velasco

Langreo, 2

GIJON

Minas de Coto del
Musel
Carbones para Gas

VAPORES:

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

ASTILLEROS PIÑEIRO

FERROL (La Graña)

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

Gran Carro Varadero montado sobre rodillos de acero, con calido 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

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

Fábrica de Pinturas PULCHRA

Teléfono 3.800-SANTANDER

PATENTES «MATEOLA» - ESMALTES
PINTURAS - BARNICES - SECANTES

COLORES - ACEITES

AGUARRAS - BROCHERÍA

Venta exclusiva:

E. Pérez del Molino, S. A.-SANTANDER

CONSTANTINO GARCIA Y GARCIA

COMPRA Y VENTA DE HIERROS
Y METALES VIEJOS

CALDERAS DE VAPOR, marítimas y terrestres
Anclas patentes y antiguas

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

CADENAS PARA PAREJAS DE PESCA

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

—◆◆— G I J O N —◆◆—

JOSÉ SÁNCHEZ DEL BUSTO

EXPORTACION DE CARBONES

Dirección Telegráfica: } JOSANBUS
» Telefónica: }

TELEFONO 20-91

Pi y Margall, 35 - 1.º

G I J O N

REEM

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

Unicos importadores y distribuidores en España de tan acreditados lubricantes

S. A. REEM

Apartado 111

O V I E D O

Teléfono 4038

LA PRESERVATRICE PARIS 1864:

SEGUROS DE TRIPULACIONES

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

REPRESENTANTE GENERAL:

D. Eusebio Alvarez Cañedo

San Bernardo, 107, bajo

G I J 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

PEDRO PRENDES

ALMACENES DE MADERAS

DE TODAS CLASES

IMPORTACIÓN DIRECTA

GIJÓN

ALMACENES Y TALLERES MECANICOS

DE ASERRAR Y MACHIHEMBRAR

CALLE MARIANO POLA, 8 Y 10

TELÉFONO 31-28

Telegramas *PRENDES*

NICANOR NOVAL HEVIA

GIJÓN

MADERAS PARA MINAS

SIERRAS MECÁNICAS

Y CARBONES

Armador del vapor **C. HEVIA**

220 tons.

SANZ CRESPO, 25 Y 27

Teléfono 11-37

ALMACÉN DE EFECTOS NAVALES

DE

VIUDA MAÑUECO (SUCESOR)

Méndez Núñez, 8 - Teléfono 2256

SANTANDER

Pinturas, Cordelería y Cables. - Lubrificantes.

Cotones, Correas, Amiantos. - Empaquetaduras

Poleas de hierro y madera. - Faroles para buques

SUCURSAL EN PUERTO CHICO

Minas de Respinedo

JESUS FERNANDEZ

OFICINAS:

Marqués de San Esteban, número 2

GIJÓN

Manuel G. Morán

EFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

Depositario exclusivo de la Vacuum Oil C^o S. A. E.

Aceites para la Marina MOBIL OILS

Empaquetaduras y juntas BELDAM

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

San Juan de Nieva (Avilés)

Telegramas
Telefonemas

MORÁN-AVILÉS

VAPORES DE GUMERSINDO RIESGO VALLINA

GIJÓN

Telegramas }
Telefonemas } **RUDESCO**

Teléfono 30-23

Apartado 142

ANGEL ALVAREZ, S. en C. - Avilés

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

GRANDES ALMACENES DE SAL

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

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

VAPORES:		Aida	350 Tons.
Garuso	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 LUBRICANTES

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 - COMISARÍA DE AVERÍAS
DESPACHOS DE ADUANAS - COMISIONES - TREN DE GABARRAS

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

A. B. C. code 6.^a Edic.

TALLERES DE G. RIERA

— GIJÓN —

(Próximos al puerto del Musel)

Teléfono 34-44

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

**PLANOS INGLESES
(FISHING'S CHARTS) ACOTADOS
ESPECIALES PARA PATRONES
DE PESCA**

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

Para pedidos dirigirse al

Capitán, MIGUEL MORALES ALMIÑANA

ISAAC PERAL, 32 - 2.º - CADIZ

Enviándole 100 pesetas por giro postal, importe de cada plano

**BANCO MINERO INDUSTRIAL DE ASTURIAS
GIJON**

CAPITAL: 10.000.000 DE PESETAS

Realiza toda clase de operaciones de Banca y Bolsa. - Giros, préstamos, descuentos, depósitos, cartas de crédito, etc., etc.
Compra-venta de monedas y billetes extranjeros
CAJA DE AHORROS

Intereses que abona: 3 por 100 anual

Dirección Telegráfica: BANMINAS

FERNANDO GARCIA CASTILLO

CONSIGNATARIO DE BUQUES

FLETAMENTOS

Agente de VAPORES COSTEROS S. A., Bilbao

Dirección telegráfica y telefónica: TREVIBAR

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**

