



AÑO IV

GIJON 1.º DE AGOSTO DE 1933

NÚM. 67

GUMERSINDO JUNQUERA

GIJÓN - MUSEL

Armador - Consignatario de Buques
Carbones - Fletamentos



VAPORES

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

TELÉFONO 17-00

APARTADO 176

TELEGRAMAS:

JUNSECA

GIJON

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

EFECTOS NAVALES Y LUBRICANTES MONASTERIO (S. A.)

ALMACENISTAS DE EFECTOS NAVALES

IMPORTADORES DE ACEITES
Y GRASAS LUBRIFICANTES

Lubrificantes MONASTERIO (Marca Registrada)

Telegramas y Telefonemas: MONASTERIO

TELÉFONO 27-00 + APARTADO N.º 60

Marqués de San Esteban, n.º 22

GIJON

Correo: Apartado 90

TELÉFONO 24-00

A. PAQUET

Telegramas

Telefonemas

PAQUET

CONSIGNATARIO DE BUQUES

Muelle, 2, 4 y 6—GIJON

AGENCIA DE ADUANAS

Compañía Trasmediterránea + C.º G.º Transatlántique

CARGA Y PASAJE

PENÍNSULA - AFRICA - CANARIAS

CUBA - 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

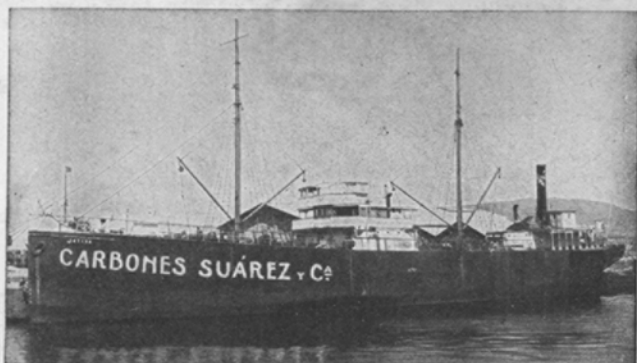
VIA LAYETANA, n.º 12 - 1.º

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 terrestre 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: PEFERNANDEZ

Apartado núm. 20

Villagarcía 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

CORDELERIAS REUNIDAS, S.A.

Marqués de Valdeiglesias, 5, 2.º

Apartado 375

Teléfono 92930

MADRID

Dirección telegráfica:

C. O R E S A

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.

ELECTRO - SOLDADORA ASTURIANA

Director: D. PEDRO SABANDO

SOLDADURA ELÉCTRICA

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

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

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

GIJÓN

Acha y Arregui

CONSIGNATARIOS DE BUQUES
AGENTES DE ADUANA

Agentes de VAPORES COSTEROS S. A. Bilbao

Dirección telegráfica: ACHARREGUI

Teléfonos: 15.081 y 15.949

Plaza de Uribitarte, 5 **BILBAO**

ABAITUA Y COMPAÑIA

Representantes de la Sociedad Metalúrgica DURO - FELGUERA

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

SEGUROS MARÍTIMOS

Telegramas "Abaituaco" - Teléfono 15.755

BILBAO - Plaza Elíptica, n.º 1

JOSÉ FERNÁNDEZ RUIZ

ARMADOR Y CONSIGNATARIO DE BUQUES
GIJON-MUSEL

Vapores de Pesca - Fletamentos - Seguros

AGENTE DE

VAPORES COSTEROS, S. A.
BILBAO

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

ITALIA

(Flotas reunidas)

COSULICH - LLOYD SABAUJO - 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 "Bonantz" "
Vapor "Beduria" Vapor "Urola" "
» "Txirista" » "Ereka" "

Telegramas y Telefonemas: **ARTAZA**

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

Oficinas: Cuarta Vía, 6

Pasajes (Guipúzcoa)

LIQUIDADOR DE AVERÍAS

LUIS HERMIDA HIGUERAS

≡ CONSULTOR MARÍTIMO ≡

MANUEL CORTINA, 10
≡ MADRID ≡

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: SAIREVA
TELÉFONO 35.577 ≡

Joaquín Davila y Comp.^a

≡ VIGO ≡

Consignatarios de Buques
Carbones-Seguros

Telegramas: DAVILA - Teléfono 1.228 - Apartado 80

ANTONIO T. VEGA

≡ G I J O N ≡

Consignación y fletamento de buques
Seguros marítimos

Suministro de carboneras en todos los puertos

Corredor para la compra-venta de buques

Agentes en todos los puertos

~~~~~  
DIRECCIONES

Postal: Apartado 34 ♦ Telegráfica: Vega ♦ Teléfono 19-00



AÑO IV

GIJÓN 1.º DE AGOSTO DE 1933

NÚM. 67

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

UNA SATISFACTORA SOLUCIÓN

## EL CASO DE LOS FOGONEROS HABILITADOS

En la sección «Mercado de fletes» de nuestro número anterior, ya señalábamos los perjuicios que iban a sufrir los buques de pequeño tonelaje si tenían que cumplir los armadores la Orden ministerial modificando el inciso m) del Cuadro indicador del personal de máquinas, aparecida en la «Gaceta» de 20 de junio pasado e inserta en el número 65 de ASTURIAS MARÍTIMA.

Esta Orden también iba a ser causa de un conflicto social, porque los fogoneros habilitados habían acordado oponerse a su cumplimiento, que suponía desembarcar de cada buque uno de aquéllos para ser sustituido por un maquinista naval.

En evitación de todo ello se trasladaron a Madrid dos delegados de la Sociedad de fogoneros habilitados y uno de los armadores de pequeño tonelaje, visitando ambas representaciones al señor Ministro de Marina y al Sr. Subsecretario de la Marina Civil, a quienes entregaron el siguiente escrito:

«En el vigente Cuadro indicador de personal en navegación de cabotaje, de 13 de Febrero de 1931, se dispone, por lo que respecta a buques con máquina de potencia mayor de 25 caballos nominales hasta 40, que deben llevar, en travesía menor de 90 millas, un fogonero habilitado o un primer mecánico, según sea el buque de vapor o de combustión interna (apartado M), y cuando la travesía sea mayor de 90 millas y menor de 150, dos fogoneros habilitados o dos primeros mecánicos, según los mismos casos (apartado L).

Cuando se aplicó sin excepción en to-

da España la jornada de 8 horas, las Comandancias de Marina de los puertos del Norte y Noroeste, sin duda previa consulta a la Superioridad, obligaron a los vapores que hacían travesías mayores de 150 millas a llevar un tercer maquinista naval, si aquéllos tenían máquinas superiores a 40 caballos, y un tercer fogonero habilitado, cuando se trataba de vapores con máquinas de 25 a 40 caballos.

En el Mediterráneo parece que no se aplicó a los buques esta misma medida, y tenemos entendido que se permitía a vapores de pequeño tonelaje hacer despachos de más de 150 millas con dos maquinistas navales o dos fogoneros habilitados, según la fuerza de máquina, por la redacción imprecisa en este extremo del Cuadro indicador. Pero, recientemente, la Delegación Marítima de Sevilla consultó al Ministerio lo que procedía resolver en el caso del vapor «Xaquín», con máquina menor de 40 caballos y que debía tener a bordo solamente dos fogoneros habilitados, disponiéndose entonces por el ministro Sr. Giral («Gaceta» de 20 Junio ppdo.), no sólo por lo que respectaba a dicho buque, sino para todos los de la misma fuerza de máquina en general, que debían llevar, en travesías mayores de 150 millas, dos fogoneros habilitados y un segundo maquinista naval.

Tal disposición lesiona gravemente los derechos de los fogoneros habilitados para el mando de máquinas de hasta 40 caballos, puesto que se les priva de ocupar una plaza en buques de aquellas características que hagan travesías mayores de 150 millas. Ocurre, además, que muchos vapores de este tipo que actualmente se dedican al transporte de carbón desde puertos de Asturias a Vigo y Pasajes (240 y 160 millas de distancia, respectivamente), están ya servidos por tres fogoneros habilitados desde que las Comandancias de aquellos puertos se interesaron en la aplicación de la jornada de ocho horas; y de cumplimentarse inflexiblemente la disposición ministerial de referencia, habrá que despedir un fogonero habilitado en cada uno de aquellos buques, lo que crea un problema social.

Para justificar que en travesías mayores de 150 millas los vapores con máquina menor de 40 caballos deben llevar un maquinista naval, se aduce que en el reglamento de este personal se le da derecho a todas las navegaciones superiores a aquella distancia. A esto tenemos que replicar que en el nombramiento de fogonero habilitado que se entrega a este personal después de aprobar su examen de capacidad, tampoco se señala para estos titulados ninguna limitación en lo que se refiere a la distancia en que pueden ir mandando máquinas de hasta 40 caballos.

El fijar en el Cuadro indicador que en travesías de más de 90 millas debe ir un fogonero habilitado y dos en travesías de hasta 150 millas, no supone, a nuestro entender, más que preocupación del legislador por el descanso del personal de máquinas. Prueba de esto es que, hasta pocos meses después de la implantación de la República, buques dedicados, por ejemplo, a la travesía Gijón-Bilbao (120 millas) podían llevar un solo maquinista naval o un solo fogonero, según la fuerza de máquina, haciendo despacho con escala en Santander (90 millas desde Gijón) para que aquel personal descansara seis horas y siguiese luego viaje al puerto de destino.

A mayor abundamiento, citaremos el he-

cho de que los buques de pesca con máquinas menores de 40 caballos son despachados para navegaciones mayores de 600 millas, como son las de puertos del Norte y Noroeste de España a Irlanda, siempre que lleven un fogonero habilitado y tres fogoneros simples, con cuyo personal se puede hacer la aplicación rigurosa de la jornada de ocho horas.

El enrolar obligatoriamente en vapores con máquinas menores de 40 caballos un maquinista naval, encarecerá, directa e indirectamente, la explotación de estos buques, en mala situación económica hoy, y determinará el amarre de algunos de ellos, siguiendo a bastantes vapores pequeños con máquinas mayores de 40 caballos, amarrados desde hace cerca de dos años. Ello haría aumentar el paro entre el personal de fogoneros habilitados, pues también entre éstos la crisis de trabajo se deja sentir. Además, en tanto que los maquinistas navales sin empleo pueden encontrar ocupación en los puestos que para ellos ha creado la República con la nueva organización de la Marina civil, los fogoneros habilitados no tienen esa salida, por lo que aspiran a que continúe en vigor la situación anterior a la publicación en la «Gaceta» de la orden ministerial del Sr. Giral.»

Posteriormente a la entrega de este escrito se dictó por el Ministerio de Marina una disposición permitiendo a los vapores con máquina menor de 40 caballos seguir navegando con tres fogoneros habilitados en travesías mayores de 150 millas siempre que sea por costa española, desde Bayona de Galicia a Pasajes, por Norte y Noroeste, y desde Ayamonte a Cabo Cerbere, por el Sur y Mediterráneo. Si esos buques van a Francia o pasan de Norte a Sur, o viceversa, la costa de Portugal, entonces llevarán un maquinista naval.

Precisamente para resolver un caso de esta índole se dictó la Orden ministerial del Sr. Giral. El vapor «Xaquín» venía haciendo, con dos fogoneros habilitados solamente, la travesía Sevilla-Casablanca, y esto es lo que el Ministerio de Marina quería evitar. Pero se dió a la medida un carácter general, cuando los vapores pequeños ya navegaban por esta costa con tres fogoneros habilitados, y esto provocaba un conflicto innecesario.

Celebramos la solución favorable que ha tenido este asunto.





# MERCADO DE FLETES

La segunda quincena de julio pasado finalizó con idénticas características que la anterior. Durante la misma no aumentó en lo más mínimo la demanda de tonelaje y sí más bien disminuyó aún más, ya que las exportaciones de carbón cada vez son más reducidas.

En el mercado se ofrecen con insistencia buques de todos los tamaños, encontrando mucha dificultad para su colocación por la carencia de órdenes en todas las direcciones. Algunos armadores dándose cuenta de este difícil estado y vistas las pérdidas que han sufrido hasta la fecha con sus buques en tráfico, proceden al amarre de los mismos, y más aún al convencerse de que no habrá una reacción en el mercado para fecha próxima y sí por el contrario agudizamiento de la crisis actual.

Días pasados se concertó el fletamento de un buque de 5.000 tons. para tres viajes seguidos con destino a Barcelona, conviniéndose para esta operación el bajo tipo de 13 pesetas la tonelada. Aunque es preciso hacer resaltar dicho fletamento, que muestra el estado difícil en que se desarrolla en nuestra región el mercado de esta clase, es también

necesario significar que la operación de referencia no podrá servir de base a las futuras para aquella dirección, por cuanto que la convenida fué más bien una venta de carbón cif, hecha por determinados mineros que a su vez son también armadores, buscando como punto primordial dar salida a sus hullas.

Indudablemente que aún así, esto repercute en nuestro mercado de fletamentos y por consiguiente más todavía sobre el naviero que no tiene minas o el minero que no es propietario de buques, ya que una gran parte de los buques que navegan constituyen tonelajes pertenecientes a empresas o particulares mineros, que conciertan tipos de fletes ruinosos al tener puesta la vista solamente en conseguir la salida de sus carbonos.

Esta competencia cada día más insostenible para los netamente navieros, origina que se amarre cada vez mayor número de barcos por no poder soportarla. Por otra parte los beneficios de esta competencia no son percibidos por el minero ni por el consumidor en la mayoría de los casos, sino por los intermediarios.

## ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

—10—10—

### GIJÓN a

|                 |      |         |            |         |
|-----------------|------|---------|------------|---------|
| San Sebastián.. | —Vp. | 450 ts. | Ptas. 10,— | Norte.  |
| Zumaya.....     | »    | 200 ts. | » 11,50    | Langreo |
| Deva.....       | »    | 180 ts. | » 11,75    | íd.     |
| Bilbao.....     | »    | 320 ts. | » 8,—      | Norte.  |
| Santander.....  | »    | 700 ts. | » 7,—      | íd.     |
| Coruña.....     | »    | 100 ts. | » 11,—     | Langreo |
| Vigo.....       | »    | 260 ts. | » 12,—     | Norte.  |
| Id.....         | »    | 180 ts. | » 11,50    | íd.     |
| Id.....         | »    | 400 ts. | » 11,—     | íd.     |

|                |      |           |            |         |
|----------------|------|-----------|------------|---------|
| Cádiz.....     | —Vp. | 600 ts.   | Ptas. 16,— | Norte.  |
| Barcelona..... | »    | 5.300 ts. | » 13,—     | Langreo |

### SAN E. DE PRAVIA a

|             |      |           |           |
|-------------|------|-----------|-----------|
| Bilbao..... | —Vp. | 1.000 ts. | Ptas. 7,— |
|-------------|------|-----------|-----------|

### RETORNOS:

|                        |     |          |         |             |
|------------------------|-----|----------|---------|-------------|
| Salinas Medit.-Galicia | —V. | 1.200 t. | sal     | Ptas. 12,50 |
| Id. id. Cádiz-Galicia  | »   | 600 t.   | »       | » 13,50     |
| Bilbao-Asturias....    | »   | 1.000 t. | mineral | » 5,—       |

# Hijos de CASIMIRO VELASCO

Telegramas y Telefonemas: **CASIMIRO**

**Apartado núm. 67**

**GIJON**

**Teléfono 32-00**

AGENTES DE LAS LÍNEAS DE NAVEGACIÓN:

NORDDEUTSCHER LLOYD

LLOYD ROYAL BELGE

DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT «NEPTUN»

Wm. H. MULLER & C.º

THE ISAACS LINE (EN GIJÓN Y BILBAO)

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

**CASA EN BILBAO:**

**Barroeta Aldamar, 2-1.º**

**Teléfono 18315**

**Telegramas: "CASMIR"**



## FEDERICO G. FIERRO

ARMADOR Y CONSIGNATARIO  
Comisionista y Agente de Aduanas  
Banquero

Carbones - Seguros - Fletamentos  
Cementos - Agua potable para buques

AGENTE de: la S. A. Hulleras del Turón, de S. A. Altos Hornos de Vizcaya, de S. A. Fábrica de Mieres, de S. A. Vapores Costeros, de Ibarra y Compañía, de Compañía Transmediterránea, 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 Telefónica y Telefónica: **FIERROS**  
**SAN ESTEBAN DE PRAVIA**

## TALLERES DEL ASTILLERO

SOCIEDAD ANÓNIMA

ASTILLERO (Santander)

MATERIAL PARA FERROCARRILES

Vagones, puentes, grúas, cambios y cruzamientos 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



Ninguna alteración ha tenido este mercado de Asturias, continuando en el mismo estado de aguda depresión que reseñamos en nuestros números anteriores y que también reflejó el Sindicato Carbonero Asturiano en su nota oficiosa. A pesar de ello, no se han tomado hasta la fecha medidas encaminadas a solucionar la insoportable situación que las industrias hulleras vienen sosteniendo desde hace tiempo, con el más grave quebranto económico.

La demanda de carbones se encuentra reducida a un mínimo. Son cada día más considerables las existencias de menudos que se depositan en las plazas de las minas, haciéndose los mayores esfuerzos para darles salida, aunque resultan estériles, dado el estado de las industrias consumidoras; las demás clases, aunque no tan abundantes como la anterior, también se ofrecen en existencias, no habiendo apuro por parte de los compradores para adquirirlas.

Por su parte, las minas restringen las explotaciones cada vez en mayor grado al objeto de reunir los menores «stocks» posibles, originándose con esto la falta de un trabajo

regulador y por consecuencia aumentó el malestar en toda la cuenca hullera, en la cual la desconfianza de una pronta solución a este serio problema ya ha empezado a mostrarse, fundamentada en haber transcurrido con exceso el plazo de tres meses, dentro de los cuales prometió el Gobierno solucionar el problema, y también el que no se halla tomado ninguna medida después de conocer el informe que en los primeros días de julio presentó la Comisión Interministerial Hullera.

Los embarques de carbón por los puertos de Asturias en la segunda decena del mes pasado fueron de 48.230 toneladas por Gijón-Musel, 16.204 por Avilés y 24.105 por San Esteban de Pravia. Los despachos se obtienen con bastante rapidez debido al escaso número de buques anotados en los turnos.

Los precios oficiales continúan siendo los siguientes:

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

## FEDERACION DE SINDICATOS CARBONEROS DE ESPAÑA

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

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

Dirección tele  $\left\{ \begin{array}{l} \text{gráfica} \\ \text{fónica} \end{array} \right\}$  **FEDERACIÓN**

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

Teléfono 1524 :-: Dirección telegráfica y telefónica: SINDULLERO



# LO QUE OPINAN LOS INGLESES SOBRE SU SOLUCIÓN

En las reuniones de la Conferencia Marítima Internacional, de que nos ocupábamos extensamente en el número anterior, las soluciones propuestas a los graves problemas que la crisis de la navegación planteaba a aquella importante asamblea, tendían todas a que Inglaterra asumiera las principales iniciativas y la responsabilidad de abordarlas. Las siguientes líneas que transcribimos de una revista inglesa, dan idea de cuál es sobre esta importante cuestión, la impresión dominante en los medios económicos ingleses, afectados. Los navieros ingleses se consideran ajenos a las graves culpas que condujeron a la crisis, respetuosos en toda ocasión con los principios económicos liberales, y consideran que el actual desbarajuste debe remediarse procediendo con más cautela en la política de subsidios oficiales, de primas y auxilios de toda índole que caracteriza la orientación económica de las principales potencias del mundo. Los navieros ingleses se resisten a comprender que lo que sucede no es más que una forma del proteccionismo económico general que no podía hacer excepción de una actividad tan característica como la industria marítima. En el fondo de las acerbos quejas de los navieros ingleses, se adivina su fidelidad a los principios que engrandecieron en momentos determinados su industria y su Marina, y lo que en tiempos mejores llamaron su «espléndido aislamiento».

## EL ¡NO! DE LOS NAVIEROS BRITÁNICOS

Acaso no es más que una coincidencia y sin duda poco afortunada, que mientras la Conferencia Económica mundial está reunida en Londres, los armadores ingleses hayan rehusado la propuesta de ponerse al frente de una acción definitiva en el problema de desguaces y amarres, planteado de manera tan general e ineludible. Aunque algunos armadores de buques «tramps» hayan encontrado la idea practicable y consideren de necesidad la ejecución de proyectos o proyectos conducentes al fin propuesto, la mayoría no la ha acogido favorablemente y se ha manifestado, sin grandes dudas, opuesta. Como habían sido preparados once proyectos, se consideró necesario conocer opiniones directamente afectadas. Los armadores declararon no hace muchos meses que tales proyectos no significaban prueba ninguna de que se fuera a una cooperación nacional o internacional lo bastante eficaz, y que en la práctica no resultarían viables. Al mismo tiempo se hicieron manifestaciones opuestas a cualquier posible intervención gubernamental en las actividades privadas de la industria naviera y particularmente al propósito de obligar a los armadores que no habían construido más allá del límite de sus necesidades, a reducir sus flotas «pari passu» de aquellos otros que imprevisiblemente habían conducido a las dificultades actuales.

Estas manifestaciones reflejan un estado de opinión de la mayoría de los navieros ingleses, como se evidenció en la última reunión semanal del Consejo de Cámaras de Navegación y de la «Asociación de Armadores de Buques de Vapor», de Liverpool. El sentir general es que ni moral ni económicamente, están los navieros ingleses obligados a ponerse al frente de ningún movimiento, para dar ejemplo a los demás. Es cierto que ellos poseen aproximadamente un tercio del tonelaje flotante; pero esta proporción es menor que lo fué nunca durante el pasado siglo, debido al frenético entusiasmo con que en el extranjero se estimuló la construcción naval, a veces por los gobiernos, y en muchos casos con fondos públicos. Si aquellos que proclaman que los ingleses deben dar ejemplo, demostrarán que ese ejemplo iba a ser generalmente seguido y que, en su consecuencia, la situación de los navieros británicos no iba a empeorar todavía más, la mayoría contra tales proyectos no hubiera sido tan numerosa. De cualquier forma que la cuestión se plantee y se resuelva, es evidente que ningún proyecto de desguaces ni de amarres, iba a hacer sostenible la competencia entre buques que no gozan de auxilio ninguno y los que disfrutaban de espléndidos subsidios.

EN LA CONFERENCIA  
ECONÓMICA MUNDIAL

Cuando parecía que iba a finalizar la Conferencia, el Canciller del Tesoro británico hizo una somera referencia a los subsidios a la navegación. La Comisión de Expertos declaró que «las cuestiones apremiantes surgían al tratar de los subsidios directos o indirectos a la marina mercante y las primas a la construcción de buques nacionales y que esta política

debía ser moderada por acuerdos entre los Gobiernos interesados.» La experiencia de los desastrosos efectos de esta política fué expuesta por la Cámara de Navegación, por las organizaciones británicas y por la Cámara de Comercio Internacional, de las que han surgido razonadas protestas. Los argumentos de carácter económico contra los subsidios son incuestionables; y en efecto, nadie intentó propugnarlos siquiera. Lo que se ha hecho es justificarlos; se ha dicho, por una parte, que todas las naciones aspiraban razonablemente a tener una determinada suma de tonelaje de pabellón nacional; otros, han considerado importante que las naciones que tuviesen una flota mercante debían tener suficiente tonelaje para servicios auxiliares en el caso de una guerra. Así sucede que mientras todos los pueblos están empeñados en la más aguda de las guerras económicas conocidas, se está preparando un nuevo conflicto bélico que los expertos preven más terrible y asolador que cuantos registra la memoria histórica. Esta idea de otra guerra, que halla expresión en el hecho evidente de los subsidios que crecen cada año, invalida de los argumentos de carácter económico, pues ninguno de los países afectados tiene presupuestos sanos. Aún Alemania, en medio de su calamitosa situación, va a invertir un millón de libras para subsidios marítimos, buscando alivio, según dicen, al paro forzoso. Tal vez esto no signifique propiamente un subsidio y no deba calificarse a los navieros alemanes de traidores a los principios económicos, como hay que hacer con los norteamericanos, japoneses, italianos, franceses y otros. Es un mundo de locos donde el agrio nacionalismo le ha puesto una máscara a la verdad.

J. THOMPSON.

Londres-Julio.

# FERRETERIA VASCO ASTURIANA (S. A.)

San Bernardo, 55-57  
Teléfono 1321



Cabrales, 30-32  
Apartado 8

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



## 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 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.





# MERCADOS EXTRANJEROS



## FLETES

En los primeros días de la anterior quincena persistía la favorable impresión de los mercados del Plata recogida en números anteriores y las excelentes perspectivas ofrecidas por otras zonas. Pero a medida que el tiempo avanzaba comenzaron a rectificarse aquellos optimismos, bajaron de nuevo los fletes y hubo días de franca depresión.

Con referencia a la zona del Plata, la inactividad de los primeros días cedió lentamente, y la demanda volvió a mejorar y se registraron un regular número de transacciones. Se ha fletado un buque de 6.700 tons., pronto embarque, Rosario a Londres, Hull, Amberes y Rotterdam al tipo de 18/-; otro de 7.700 tons. a 16/-, R. U. Havre, Hamburgo, para Septiembre; de los diferidos citaremos un buque de 6.500 tons. al tipo de 16/6 para cargar en Octubre 7, a R. U., Amberes y Hamburgo.

Los cargadores de granos de Montreal han impreso a la demanda alguna actividad y se fleta al tipo de 2/9 por d/r, buques de gran tonelaje para cargar granos de Port Churchill a R. U., del 10 al 25 de Agosto. Es curioso comparar estas cifras con las registradas al principio de la temporada anterior de 3/1 1/2.

En el sector australiano los cargadores de granos se muestran retraídos; pero hay aún buena demanda en los puertos arroceros y se han fletado buques para Diciembre. Un buque de 7.000 tons. ha sido fletado para Agosto, de Bombay a Nueva York al tipo de 24/0.

En otros mercados se ofrecen características muy distintas según las peculiares circunstancias de cada uno de ellos. Se ha fletado un buque de 6.000 tons. Mariupol a Rouen, al tipo de 9/-. otro de 10.000 tons. Nicolaieff a Baltimore, a 13/6. En la zona del Mar Negro son muy activos los embarques de mineral de manganeso para Norteamérica.

## CARBONES

En la zona de Cardiff la situación mejora algo y se embarcan muy activamente los carbones de vapor. Se espera que esta mejoría prosiga hasta las vacaciones de Agosto. La situación de las minas está influenciada favorablemente por esta actividad y los trabajos se intensifican algo, aunque sólo sea por ahora, para descongestionar los abundantes stocks de bocamina.

Aunque hay algunos ramos del mercado de Swansea favorablemente afectados sólo es con referencia a las mejores calidades de la antracita. Hay clases menos solicitadas. Los cribados, con excepción de tipos siempre buscados, se ofrecen bastante y la demanda no es activa. En los cortados a máquina hay abundantes transacciones, pero los tipos inferiores tampoco tienen demanda. Las variedades de vapor se obtienen fácilmente.

Las perspectivas en el sector de Newcastle no son favorables para el mes de Agosto. Las mejores clases de Tyne y Durham tienen poca demanda y se cotizan a precios bajos, aunque constantes. En cambio las calidades medias de vapor se solicitan más. También los menudos de Blyt tienen demanda activa. Algunas variedades de carbón para gas se ofrecen mucho, pero la demanda mejora y los precios no son desfavorables.

En la zona del Mersey no hay cambios en la posición de la oferta para consumo de vapores; se ofrecen excesivamente los cribados cuyos stocks se acumulan en los vagones y en los docks. Muchos menudos tienen comprometida su producción para bastantes semanas.

El sector de Hull sigue caracterizándose por una prolongada depresión debido a la escasez de algunas variedades cuya producción está paralizada. Los tipos de vapor se ofrecen bastante, escasean algunas de menudos y no hay variaciones de precios.

# ECONOMÍA DEL CARBÓN

LA INDUSTRIA ALEMANA DURANTE EL AÑO 1932

Por VICTORIANO CASTAÑO SANJUAN

Las líneas que siguen, por la indiscutible fuerza realista de los números en que descansan, resultarán al fin, otra nota pesimista más, de las muchas que se advierten en cuanto nos acercamos a otear los campos de la Economía contemporánea.

Y es que la «crisis», ese pavoroso ente que en todo momento se interpone ante cada rumbo continuado o emprendido por capitalistas y trabajadores, como infranqueable barrera que circundase para comprimirle todo el radio de acción económica, no podía exceptuar de su ahogante influencia a esta rama industrial, tan decisiva para la nación alemana, como pujante y arrolladora se mostró en los años, recientes todavía, de la indiscutible supremacía de la vieja Europa.

Los esfuerzos de toda clase realizados por Alemania con el fin de paliar este creciente y grave peligro, han sido verdaderamente gigantescos: todo en vano. El paro forzoso llegó a extremos de una angustia y un pánico que enrarecía de más en más la atmósfera política y social. Uno tras otro, cada Gobierno que subía al Poder, buscaban con anhelante afán el posible remedio, pero esa misma falta de continuidad política y sobre todo el desorden propio de la aplicación de medidas urgentes y extraordinarias, empujaron a toda la industria hacia un callejón sin salida. Y en esta camino, la industria del carbón, precisamente por su gran importancia, ha sido una de las más afectadas.

No se deduzca de estas palabras, sin embargo, que aquellas medidas gubernamentales fueron las únicas que agravaron en Alemania, los de por sí desastrosos efectos de la crisis mundial: un gran número de concausas, de

muy difícil y engorrosa determinación en estos momentos, contribuyeron también a ello. Pero queremos hacer notar, que a principios del año corriente, ha sido solicitada por las representaciones industriales más destacadas, la rápida y radical transformación del régimen de seguros sociales vigente durante el año anterior, 1932.

## HULLA

El total de producción de este combustible, en el año que comentamos, ha sido de 104.740.000 tons., o sea, 14 millones de tons. menos que en el precedente, 1931; lo que equivale a una disminución del 12 %.

Esta baja productora, viene acentuándose ya, desde el año 1929, de una manera tan progresiva como inquietante. Nos parece de interés, comparar estos datos últimos, con los precedentes y con los correspondientes a los años inmediatamente anteriores a la Guerra — 1913, por ejemplo — para deducir más estables consecuencias. Recordemos de paso, que la actual división territorial del país de referencia, no coincide con la establecida antes de la Gran contienda y por ello nuestros datos se refieren a la Alemania sin el Sarre, sin la Alta Silesia, hoy de Polonia, y sin Alsacia-Lorena.

|           | Producción<br>Tons. |
|-----------|---------------------|
| 1913..... | 140.753.000         |
| 1929..... | 163.441.000         |
| 1930..... | 142.699.000         |
| 1931..... | 118.640.000         |
| 1932..... | 104.740.000         |

|             | Producción de cok<br>Toneladas | Hulla empleada<br>Toneladas | Rendimiento en<br>cok |
|-------------|--------------------------------|-----------------------------|-----------------------|
| 1929.....   | 39.421.000                     | 50.294.000                  | 78 3 %                |
| 1930.....   | 32.700.000                     | 41.894.000                  | 78 0 %                |
| 1931.....   | 23.190.000                     | 30.859.090                  | 75 1 %                |
| 1932 . .... | 19.128.000                     | 25.504.000                  | 75 0 %                |

Hemos de advertir que, la diferencia de rendimiento observada en los últimos años, es debida a que en los anteriores la estadística refleja el peso del carbón seco, mientras que en los años 1931 y 1932, el peso anotado incluye la humedad comercialmente admitida.

Clasificada por regiones, la producción de cok en Alemania, se distribuye en la siguiente forma:

|                     | 1931<br>Toneladas | 1932<br>Toneladas |
|---------------------|-------------------|-------------------|
| Ruhr.....           | 18.834.887        | 15.369.812        |
| Alta Silesia.....   | 995.874           | 866.948           |
| Baja Silesia.....   | 782.407           | 788.326           |
| Aquisgran.....      | 1.235.000         | 1.290.243         |
| Sajonia.....        | 228.809           | 224.891           |
| Otras regiones..... | 1.112.859         | 587.455           |
| <b>TOTALES....</b>  | <b>23.189.836</b> | <b>19.127.675</b> |

Es muy curioso anotar el incremento que en estos últimos años viene logrando la región de Aquisgran, donde el aumento de producción de cok en el año último fué de 55.000 tons., o sea el 4 5 % y que a su vez supera en 31.000 tons. a la considerada como excepcional del año 1929. En cambio las otras regiones, han visto disminuída su producción con respecto al año anterior, en proporción bastante alarmante. Así la del Ruhr, ha descendido en 3.465.000 tns. — 18 4 % —, lo que representa más del 45 % de la obtenida en 1929.

**BRIQUETA**

a) *de Hulla.*

No se conocen aún las cifras exactas referentes al año 1932. Con gran aproximación pueden calcularse en 4.850.000 tons., o sea,

una disminución con respecto al año anterior, del 6 5 % — 337.000 tons.

|       | Número de fábricas | Producción de briquetas<br>Toneladas | Hulla utilizada |                     |
|-------|--------------------|--------------------------------------|-----------------|---------------------|
|       |                    |                                      | Toneladas       | Por tn. de briqueta |
| 1929. | 61                 | 6.059.000                            | 5.625.000       | 928 kg.             |
| 1930. | 61                 | 5.177.000                            | 4.806.000       | 928 »               |
| 1931. | 60                 | 5.187.000                            | 4.820.000       | 929 »               |
| 1932. | —                  | 4.850.000                            | —               | —                   |

Por grandes regiones, se distribuye esta producción del modo siguiente:

|                          | 1931<br>Toneladas | 1932<br>Toneladas |
|--------------------------|-------------------|-------------------|
| Rhur.....                | 3.129.118         | 2.823.447         |
| Aquisgran.....           | 324.818           | 341.247           |
| Alta Silesia.....        | 279.191           | 284.107           |
| Baja Silesia.....        | 76.867            | 46.994            |
| Sajonia.....             | 99.766            | 71.634            |
| Baja Sajonia.....        | 252.226           | 261.188           |
| Región del Rhin superior | 546.035           | 412.213           |
| Otras regiones.....      | 478.545           | 134.682           |

De las anteriores cifras, correspondientes al año 1932, no son aún firmes las dos últimas. La disminución proporcional más importante, afecta a la Baja Silesia, que representa un 38 8 %; en el Ruhr ésta ha sido del 9 7 % y en Sajonia del 8 %. Por el contrario, han aumentado su producción: Alta Silesia, un 1 7 %; Aquisgran, un 5 % y Baja Sajonia, un 3 5 %.

b) *de Lignito.*

Relacionando las cifras que siguen con las anteriores, observamos que no ha sido menor el retroceso en la producción de briquetas de lignito que en la hulla. En total esta baja alcanza la cifra de 2.670.000 tons., o sea, un 8 2 %. Veamos los datos referentes a los cuatro últimos años:

|           | Número de fábricas | Producción de briquetas<br>Toneladas | Lignito utilizado<br>Toneladas |
|-----------|--------------------|--------------------------------------|--------------------------------|
| 1929..... | 183                | 42.676.981                           | 84.290.000                     |
| 1930..... | 178                | 33.987.756                           | 69.085.000                     |
| 1931..... | 165                | 32.322.414                           | 65.407.000                     |
| 1932..... | —                  | 29.752.172                           | —                              |



Si tomamos como producción base = 100, la correspondiente al año 1929 — excepcional sin duda — el índice de 1932, ha sido 64. También notamos, con respecto a este mismo año, que la extracción total de hulla representa únicamente el 74 % de la anterior a la Gran Guerra.

Comparando esta producción hullera, en el interior de la nación, es decir, agrupada en sus grandes regiones explotadoras, observamos que Prusia ha extraído 101.469.000 tons., equivalentes al 96'8 % del total, mientras que en 1931 su representación llegó al 97'2 %. Dentro de esta región, el distrito más afectado por la baja ha sido el de Dortmund, cuya disminución fué de 11'5 millones de toneladas — 14'2 % — y en cambio para los demás esta baja osciló entre el 4 y el 8 %. La producción total, por regiones, ha sido en los años 1931 y 1932, la siguiente:

|                     | 1931<br>Toneladas  | 1932<br>Toneladas  |
|---------------------|--------------------|--------------------|
| Ruhr.....           | 85.627.583         | 73.274.922         |
| Aquisgran.....      | 7.093.526          | 7.446.605          |
| Silesia.....        | 21.330.570         | 19.503.907         |
| Sajonia.....        | 4.517.595          | 4.445.249          |
| Otras regiones..... | 70.839             | 69.648             |
| <b>TOTALES....</b>  | <b>118.640.113</b> | <b>104.740.331</b> |

Como puede apreciarse, las variaciones de producción dentro de cada región, son bien diferentes: mientras que en el Ruhr ha disminuído ésta en 12.350.000 tons. — 14'4 % — con respecto al año anterior, en Aquisgran aumentó en 353.000 toneladas — 4'98 % —; caso este último único entre todas las regiones alemanas. Las diferencias, en menos, de Silesia, alcanzan casi un 16 % y de Sajonia muy cerca del 5 %.

**LIGNITO**

En esta clase de carbones, las consecuencias penosas de la crisis a que ya hemos hecho referencia, se han mostrado algo más benignas, pues la baja total en la producción, con respecto al año precedente, ha sido de 10.700.000 toneladas, o sea, cerca del 8 %.

Si tomamos por base de comparación, como lo hicimos al hablar de la hulla, la producción obtenida el año 1929, observamos que el índice de ésta, en 1932, representa un 70 %.

Y si procedemos a relacionar la explotación de este año, con la de los precedentes y la de 1913, como también hicimos con la hulla, tendremos:

|           | Producción<br>Tons. |
|-----------|---------------------|
| 1913..... | 87.233.000          |
| 1929..... | 174.456.000         |
| 1930..... | 146.010.000         |
| 1931..... | 133.311.000         |
| 1932..... | 122.615.000         |

Es decir: con el lignito observamos que ha ocurrido el caso inverso al que señalamos al hablar del otro combustible. La producción total del año 1932, fué superior a la de antes de la Guerra, en un 40'5 %.

Veamos ahora la distribución de esta producción, años 1931 y 1932, por regiones:

|                      | 1931<br>Toneladas  | 1932<br>Toneladas  |
|----------------------|--------------------|--------------------|
| Cuenca rhenana.....  | 41.616.280         | 38.662.821         |
| Alemania central.... | 53.318.810         | 48.674.875         |
| Este del Elba.....   | 35.765.405         | 32.748.769         |
| Otras regiones.....  | 2.610.225          | 2.528.608          |
| <b>TOTALES....</b>   | <b>133.310.720</b> | <b>122.615.073</b> |

La producción prusiana, pues, ha sido en 1932, de 101.959.000 tons. y de 111 millones 368 mil tons. en 1931, lo que supone el 97'2 % y 83'5 %, respectivamente, del total nacional. En esta región, la disminución ha representado el 8,45 % y en el resto el 7,5 %.

**C O K**

Se han obtenido en Alemania, durante el año a que nos venimos concretamente refiriendo, 19.128.000 tons. de cok, lo que representa un descenso equivalente al 17'5 % y 51'5 % de la producción alcanzada en los años 1931 y 1929, respectivamente. Los datos referentes a estos años últimos, son como siguen:

Por grandes regiones, como hemos visto para las anteriores clases de carbón, tenemos:

|                                  | 1932<br>Toneladas |
|----------------------------------|-------------------|
| Cuenca Rhenana .....             | 9.043.301         |
| Alemania Central y E. del Elba.. | 20.644.129        |
| Babiera.....                     | 64.742            |
| <b>TOTAL. . .</b>                | <b>29.752.172</b> |

La producción de briqueta de lignito, ha disminuído un 7'9 por 100 en la Cuenca Rhenana y un 8'3 por 100 en Alemania Central y Este del Elba. Por el contrario ha conseguido un 23 por 100 de aumento, la región de Babiera.

NOTAS GENERALES

Sin cifras todavía firmes, referentes al año que estudiamos, por no haberse publicado aún, damos a continuación una estadística que se refiere al personal empleado en las minas de carbón, durante los años 1929-31, tomada de los datos correspondientes al seguro contra accidentes. Se incluyen en ella, los empleados técnicos y comerciales que hayan sido asegurados contra ese riesgo.

INDUSTRIA HULLERA

|                        | 1929    | 1930    | 1931    |
|------------------------|---------|---------|---------|
| Explotaciones mineras  | 517.401 | 469.449 | 371.691 |
| Fábricas de cok.....   | 23.721  | 21.451  | 15.662  |
| Fábricas de briqueta.. | 2.480   | 5.252   | 2.107   |

INDUSTRIA DEL LIGNITO

|                        | 1929   | 1930   | 1931   |
|------------------------|--------|--------|--------|
| Otras.....             | 73.952 | 63.670 | 53.489 |
| Explotaciones mineras  | 30.409 | 28.407 | 27.480 |
| Fábricas de briqueta.. | 2.266  | 2.079  | 1.774  |

El comercio exterior de los carbones alemanes, pudo mantenerse a cierto estimable nivel, hasta el año 1931, gracias a los grandes sacrificios financieros que se impusieron. Desgraciadamente, en 1932, la baja ha sido tan enorme como demuestra el cuadro siguiente:

IMPORTACIONES

|       | Hulla<br>Toneladas | Lignito<br>Toneladas | Cok<br>Toneladas | Briqueta<br>Toneladas |
|-------|--------------------|----------------------|------------------|-----------------------|
| 1929. | 7.902.940          | 2.788.167            | 437.556          | 168.296               |
| 1930. | 6.933.446          | 2.216.532            | 424.829          | 123.983               |
| 1931. | 5.772.469          | 1.796.312            | 658.994          | 144.012               |
| 1932. | 4.203.612          | 1.458.442            | 727.092          | 147.790               |

EXPORTACIONES

|       | Hulla<br>Toneladas | Lignito<br>Tons. | Cok<br>Toneladas | Briqueta<br>Toneladas |
|-------|--------------------|------------------|------------------|-----------------------|
| 1929. | 26.769.039         | 29.082           | 10.653.287       | 2.734.449             |
| 1930. | 24.383.315         | 19.933           | 7.970.891        | 2.602.704             |
| 1931. | 23.122.976         | 28.963           | 6.341.370        | 2.851.930             |
| 1932. | 18.312.449         | 8.728            | 5.188.733        | 2.428.419             |

La exportación de hulla, por lo reflejado en los datos anteriores, ha disminuído en 4.810.527 tons., o sea, un 20'8 por 100; la de cok, 1.150.000 tons., que supone un 18 por 100 y las otras clases también, aunque en menor cuantía, ha sufrido disminución.

# 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**

# 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

# 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.

## ..... 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

# CONCLUSIONES DE LA COMISIÓN INTER-MINISTERIAL HULLERA

(Conclusión).

*TEMA VI.—Medidas que se opongan a la importación de chatarra y que reduzcan a términos justificados el trato de favor que disfrutaban los aceites pesados extranjeros.*

1.<sup>a</sup> Modificación del tipo arancelario que rige para la partida 237 equiparando su importe, en lo posible, al que rige para el lingote.

2.<sup>a</sup> Modificación de los tipos del Arancel aplicados a los motores «Diessel», «Semi-Diessel» y de gas, con el que rige para los motores de vapor.

3.<sup>a</sup> Que se estimulen por el Estado los ensayos industriales para la utilización del carbón pulverizado, ya sólo o en mezcla con el aceite pesado.

*TEMA VII.—Jornadas o jornales.*

1.<sup>o</sup> Mantenimiento de la jornada de trabajo establecida para las minas en la Ley de 9 de Septiembre de 1931, relativa a duración máxima de la jornada de trabajo, no admitiéndose otras excepciones para ampliar aquélla que las señaladas en la misma Ley y por los trámites que esta fija.

2.<sup>o</sup> Mantenimiento de los actuales jornales y necesidad de que la retribución de los trabajadores de las minas guarden, en todo caso, relación adecuada al precio local de las subsistencias y al costo uniforme de producción que debiera regir para cada una de las zonas carboníferas.

Uno de los señores Vocales hizo a los anteriores puntos la objeción de que los firmantes del voto particular no pretenden con

este voto que se aumente la duración de la jornada, pero entiende que es política desahortada para el porvenir la que mantenga como legal y forzosa una jornada inferior a la de otros países competidores nuestros.

Otro señor Vocal rogó se recogiese en las conclusiones que se acepta el actual estado de cosas en el supuesto de que por el Gobierno ha de quedar aceptada la elevación del precio de ventas.

*TEMA VIII.—Mejora del precio de coste, aumento del rendimiento y de la proporción de granos.*

1.<sup>o</sup> La Sección de Combustibles del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio, deberá promover, orientar y estimular el perfeccionamiento de la explotación con su intervención en la organización técnica de las empresas, que se creará con actividad exclusiva y constante en relación con el fin de mejorar los precios de coste y venta, por razón del aumento del rendimiento y de la proporción de granos, perfeccionamiento técnico de los métodos de explotación, mecanización de servicios en las minas y en los puertos de descarga, con arreglo a las siguientes normas:

a) Conveniencia de ensayar un sistema mixto de retribución al personal de picadores, teniendo en cuenta el avance y la pureza y proporción de granos del carbón producido para llegar, si la experiencia lo aconseja, a la sustitución total del sistema de remuneración individual por avance solamente por otro sistema que recompense la cantidad producida, el grado de pureza y la proporción de granos

de carbón, ensayándose en mayor escala de contratas colectivas.

b) Intensificación de los trabajos en las minas, secciones o capas de explotación más económicas y que produzcan mayor proporción de granos, paralizando en cambio aquellas otras minas, secciones o capas dentro de la misma empresa cuya explotación resulte antieconómica, a menos que fuera posible pactar con los obreros condiciones que aseguren una producción al coste medio del resto del grupo minero o empresa.

c) Auxilios con arreglo a la Ley de protección a la industria nacional para estimular el desarrollo de una rápida y general mecanización en el arranque y transporte del carbón en la mina, mediante el empleo de martillos perforadores y picadores, descalzadoras, transportadores, etcétera.

2.º Las Juntas de Obras de los principales puertos deben instalar procedimientos mecánicos de descarga más económicos que los actuales, que, al permitir la rapidez de aquélla, influirán en el precio del flete de los barcos que transportan los carbones y por el doble concepto de fletes menores y operación más barata, permitiría rebajar el coste en destino del carbón nacional.

#### TEMA IX.—Estructuración minera.

1.º La Sección de Combustibles con la representación de los concesionarios mineros y de los elementos de la producción constituirá el Comité de Estructuración.

2.º Implantación gradual de la estructuración minera en la forma siguiente:

a) Estudio y propuesta a la aprobación del Gobierno de la formación de cotos o fusiones de entidades explotadoras que los interesados soliciten presentando proyecto en que se justifique debidamente la petición.

b) Estudio por delegación del Comité, con la colaboración indispensable de los elementos interesados, de los casos concretos de agrupación de minas que se conozcan como aconsejables, formulando propuesta razo-

nada al Gobierno con expresión de los auxilios que deben concederse.

c) Determinación con audiencia de los interesados e informe del Consejo de Minería del plan general de cotos de explotación más ventajosa en cada cuenca carbonífera, agrupando, segregando y aún desmembrando concesiones si hiciera falta, para constituir entidades explotadoras a base de obtener mayor rendimiento en la explotación, simplificación o reducción de instalaciones y más fácil salida de los productos hacia los ferrocarriles de servicio general, subordinando en lo posible la formación de cotos a la situación que la realidad ha establecido con las entidades que actualmente disfrutan las concesiones. Las propuestas salidas de este plan que merezcan la aprobación del Gobierno, serán comunicadas a las empresas mineras para su ejecución voluntaria dentro de determinado plazo.

3.º Transcurrido el plazo concedido en cualquiera de los casos anteriores para la ejecución voluntaria de la construcción, se aplicará a las concesiones mineras para la eficaz realización de la estructuración la Ley de Expropiación Forzosa con las modificaciones que el estudio de esta nueva modalidad sugiera.

4.º Intervención del Comité Estructurador en las valoraciones y gravámenes que impongan las transacciones con las concesiones mineras.

5.º Auxilio, si las empresas interesadas lo solicitaran y participación del Estado mientras aquél no sea reintegrado, en todos los casos de estructuración en que se precise dicho auxilio.

#### TEMA X.—Cooperativa de compras.

Los productores deben organizarse por cuencas o regiones en cooperativas de compra, de los principales suministros a las minas, estableciendo, en relación con su importancia, los laboratorios o estaciones de ensayo de materiales y elementos de trabajo adecuados para la entrega a los productores de suministros garantizados en calidad y rendimiento,

así como seguridad para el trabajo y en las condiciones más favorables de precio.

Deben ser especiales cometidos de la cooperativa de compras:

1.º Unificación de los artículos o materiales de consumo de las minas con tendencia a la uniformidad de tipos de todos los que sea posible alcanzarla.

2.º Unificación de las clases de explosivos para la compra en grande con miras a la rebaja de precio mediante concierto con los fabricantes actuales o recurriendo a la fabricación por las mismas empresas.

3.º Producción económica de energía eléctrica a base de consumir carbones de inferior calidad y extender los suministros a toda la cuenca minera.

*TEMA XI.—Medidas encaminadas a que el consumo de carbón absorba la producción nacional.*

1.ª Conveniencia de incrementar las actividades industriales de los principales consumidores de menudos de carbón, especialmente la siderúrgica y de regular el consumo de chatarra en los hornos de acero.

2.ª Que se estimule a las industrias para que adapten sus hogares a la combustión de carbones menudos, a cuyo efecto se harían por los técnicos del Estado objetivamente los reconocimientos, estudios y experiencias que sean necesarios.

3.ª Que por los organismos del Estado y muy particularmente por la Marina de Guerra y líneas subvencionadas, se tomen las medidas oportunas para que en un plazo muy breve de tiempo, la totalidad del carbón consumido por tales organismos sea exclusivamente español, y con el mismo fin debería disponerse también que todas las futuras instalaciones y construcciones para servicios del Estado se estudien, en lo posible, a base del carbón español, extendiendo este concepto a los monopolios y a las líneas de navegación subvencionadas.

4.ª En situaciones como la presente, en las que existe sobreproducción de menudos,

podría estimularse también el consumo de éste, estableciéndose una preferencia en los pliegos de condiciones de los concursos de suministros al Estado a favor de aquellos productores que para la obtención de sus productos empleen exclusivamente carbón menudo nacional.

5.ª Mientras subsistan la disposiciones actuales relativas al régimen de almacenistas de carbón habrán de aumentarse a éstos los cupos de carbón nacional con la obligación de que el aumento sea precisamente de las clases menudos o aglomerados.

6.ª Para compensar la presente disminución del empleo del carbón, debida a su desplazamiento en la producción de energía por los aprovechamientos hidroeléctricos y el empleo de combustibles líquidos, el Estado debe de procurar el desarrollo de los estudios y medios conducentes a la ampliación de la utilización de combustibles sólidos en otras formas distintas a las actuales.

7.ª Que en todas las obras públicas que se ejecuten por el Estado, las regiones y las provincias y los municipios a sus expensas o con su subvención, en la Península, Baleares, Canarias, Plazas de Africa y demás territorios de soberanía nacional, se disponga el empleo exclusivo de cementos de producción nacional, ya que ello determinaría un aumento en su producción, y, por consiguiente, en el de consumo de carbones menudos por esta industria de cemento.

8.ª No es posible atemperar la producción al consumo mientras no se corte de raíz y rápidamente la explotación fraudulenta de los llamados *chamizos*, para lo cual es indispensable la inmediata promulgación del Reglamento de circulación de carbones presentado a la aprobación de la Superioridad por el Comité Ejecutivo de Combustibles.

*TEMA XII.—Racionalización de las tarifas ferroviarias y de todos los gastos hasta llegar al consumidor.*

1.º Que se hagan gestiones con las com-



pañías ferroviarias encaminadas a conocer las posibilidades de establecimiento de tarifas especiales para el transporte de carbones, según clase, tipos, distancia y tonelaje, así como de creación de tarifa única dentro de cada cuenca para los transportes a puerto.

2.º Que se estimule al establecimiento de los acuerdos pertinentes entre productores y armadores, de modo que se fleten solamente los buques precisos.

3.º Todo consumidor habrá de pedir sus carbones directamente a los productores por intermedio de la Federación de Sindicatos Carboneros, salvo los que pidan a los almacenistas, pero en todo caso éstos habrán de pasarlo por la misma Federación.

En ningún caso podrán valerse los almacenistas de otro intermediario.

Madrid, 29 de Junio de 1933.

# Vda. e Hijos de ARREGUI

**DURANGO**

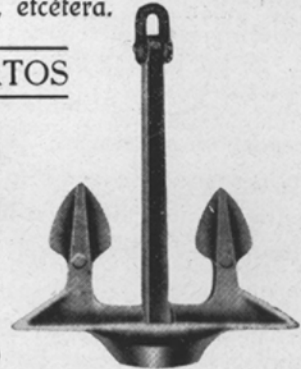
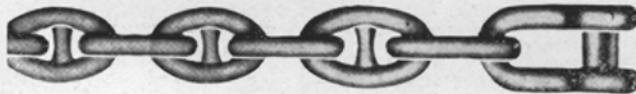
Equipos completos de ANCLAS y CADENAS para BUQUES - Unico Probadero de Anclas y Cadenas autoriza-



**(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

# 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



# SECCIÓN DE PESCA



POCA MERLUZA Y ABUN-

DANTE PESCADILLA :: ::

Todas las parejas llegadas a este puerto procedentes de las costas de Irlanda, lo han hecho con un buen número de cajas, abundando en éstas la pescadilla, que se dejó capturar con facilidad; sin embargo, escaseó la merluza, que se consiguió aún en menos proporción que en las caladas anteriores. Aunque las capturas han sido ricas en cantidad, no lo fueron en calidad, de ahí que los beneficios obtenidos hayan resultado nulos, a pesar también de los buenos precios que se cotizaron por la merluza.

En las caladas efectuadas en estas playas el rendimiento quedó reducido al minimum, dada

la escasez de pesca. Si en algo se han defendido los buques que aquí trabajan, ha sido por los precios relativamente buenos a que se vende la pesca del día.

La costera de bonito continúa transcurriendo en condiciones poco halagadoras, dado lo reducido que son las capturas de este pez, el cual parece ser que se ha alejado bastante de la costa, por lo que los barcos se ven precisados a aprovisionarse de hielo para permanecer en la mar durante tres o cuatro días.

Desde mediados del mes pasado han dejado de salir a la mar la traineras de este puerto, por motivo a diferencias surgidas entre los armadores y tripulantes, relacionadas con las participaciones en la pesca. Confiamos que este conflicto tenga una pronta solución.

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

| CLASE DE PESCAO | 11   | 12   | 13   | 14   | 15   | 17   | 18   | 19   | 20   | 21   | 22   | 24   | 25   |
|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Merluza.....    | 2,00 | 1,90 | 2,39 | 3,70 | 2,49 | 2,50 | 2,79 | 2,78 | 2,69 | 2,88 | 2,70 | 3,29 | 2,89 |
| Pescadilla. ... | 1,31 | 1,17 | 1,27 | 1,23 | 1,00 | 1,14 | 1,11 | 1,26 | 1,09 | 1,26 | 1,60 | 1,21 | 1,33 |
| Besugo.....     | 0,89 | 0,70 | 0,70 | 1,00 | 1,00 | 0,69 | 1,05 | 1,00 | 0,70 | 0,59 | 1,21 | 0,79 | 0,69 |
| Pancho.....     | 0,68 | 0,50 | 0,67 | 0,36 | 0,60 | 0,45 | 0,50 | 0,80 | 0,69 | 0,51 | 0,80 | 0,60 | 0,66 |
| Gallos.....     | 0,82 | 1,00 | 0,79 | 1,06 | 0,83 | 0,81 | 0,93 | 1,00 | 1,00 | 0,83 | 1,12 | 1,00 | 0,80 |
| Congrio.....    | 1,65 | 1,50 | 1,60 | 2,00 | 1,64 | 1,60 | 2,00 | 1,92 | 0,80 | 1,69 | 2,00 | 2,00 | 2,30 |
| Congria.....    | 0,42 | 0,40 | 0,47 | 0,39 | 0,37 | 0,34 | 0,39 | 0,47 | 0,39 | 0,32 | 1,50 | 0,39 | 0,44 |
| Gallapotas....  | 0,68 | >    | >    | >    | >    | >    | >    | >    | >    | >    | >    | >    | >    |
| Barbadas.....   | 0,58 | 0,80 | >    | 0,83 | 0,62 | 0,66 | 0,75 | 0,61 | 0,66 | 0,34 | 1,00 | 0,66 | 0,61 |
| Matute.....     | 0,39 | 0,33 | 0,44 | 0,33 | 0,40 | 0,40 | 0,33 | 0,44 | 0,33 | 0,40 | 0,50 | 0,33 | 0,43 |
| Pelao.....      | 0,37 | 0,33 | 0,41 | 0,33 | 0,39 | 0,35 | 0,33 | 0,41 | 0,33 | 0,36 | 0,50 | 0,33 | 0,42 |
| Bonito.....     | 1,32 | 1,77 | 1,27 | 1,30 | 1,35 | 1,29 | 1,05 | 1,17 | 1,09 | 1,05 | 1,21 | 1,27 | 1,34 |
| Rodaballo....   | >    | 2,86 | >    | >    | >    | >    | >    | >    | 2,66 | >    | 3,00 | >    | >    |
| Chicharros...   | >    | 0,30 | 0,40 | 0,33 | >    | >    | 0,33 | >    | 0,34 | >    | 0,50 | 0,33 | >    |
| Reyes.....      | >    | >    | >    | >    | >    | 0,78 | >    | >    | >    | >    | >    | >    | >    |
| Langostinos..   | >    | >    | >    | >    | >    | 3,67 | 4,51 | 4,73 | 2,20 | >    | >    | 4,60 | >    |
| Mero.....       | >    | >    | >    | >    | >    | >    | >    | >    | >    | >    | >    | 3,00 | >    |

## 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 =====                     |           |                                   |           |                    |
| 5 Julio                                                      | 13 Julio  | Urola . . . . .                   | 6.200     | Barcelona.         |
| 11 id.                                                       | 18 id.    | V. Ruiz Senén . . . . .           | 5.750     | Bilbao.            |
| 14 id.                                                       | 21 id.    | Nuestra Sra. del Carmen . . . . . | 5.300     | Barcelona.         |
| 21 id.                                                       | cargando  | Mina Piquera . . . . .            | 5.300     | Id.                |
| ===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====                     |           |                                   |           |                    |
| 30 Junio                                                     | 15 Julio  | Ramón A. R. . . . .               | 5.400     | Barcelona.         |
| 6 Julio                                                      | 19 id.    | Genoveva Fierros . . . . .        | 2.400     | Cádiz.             |
| 20 id.                                                       | cargando  | Norte . . . . .                   | 5.000     | Barcelona.         |
| 24 id.                                                       | esperando | Maruja y Aurora . . . . .         | 7.000     | Id.                |
| ===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====                     |           |                                   |           |                    |
| 7 Julio                                                      | 13 Julio  | Claudio . . . . .                 | 3.800     | Ymuiden (Mineral). |
| 11 id.                                                       | 15 id.    | María Amalia . . . . .            | 700       | Santander.         |
| 12 id.                                                       | 17 id.    | Juan Artaza . . . . .             | 580       | Pasajes.           |
| 20 id.                                                       | 25 id.    | G. Junquera . . . . .             | 2.100     | Barcelona.         |
| 24 id.                                                       | cargando  | Abando . . . . .                  | 2.600     | Vallcarca.         |
| 24 id.                                                       | esperando | Sotón . . . . .                   | 1.400     | Cádiz.             |
| ===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====                     |           |                                   |           |                    |
| 5 Julio                                                      | 15 Julio  | Alejandro . . . . .               | 400       | S. Sebastián.      |
| 5 id.                                                        | 17 id.    | Iturri-Ripa . . . . .             | 400       | Bilbao.            |
| 14 id.                                                       | 20 id.    | María . . . . .                   | 400       | S. Sebastián.      |
| 17 id.                                                       | 22 id.    | José María . . . . .              | 500       | Pasajes.           |
| 22 id.                                                       | cargando  | Juan Artaza . . . . .             | 580       | Id.                |
| 24 id.                                                       | esperando | Alberto . . . . .                 | 750       | Corcubión.         |
| 24 id.                                                       | "         | Iturri-Ripa . . . . .             | 400       | Bilbao.            |
| ===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====                       |           |                                   |           |                    |
| 12 Julio                                                     | 12 Julio  | Llodio . . . . .                  | 900       | Bilbao.            |
| 15 id.                                                       | 15 id.    | C. de Zubiria . . . . .           | 4.600     | Barcelona.         |
| 17 id.                                                       | 17 id.    | Sama . . . . .                    | 1.040     | Bilbao.            |
| ===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS ===== |           |                                   |           |                    |
| 6 Julio                                                      | 11 Julio  | José María . . . . .              | 500       | Pasajes.           |
| 7 id.                                                        | 11 id.    | Santirso . . . . .                | 1.000     | Santa Pola.        |
| 7 id.                                                        | 13 id.    | Numa . . . . .                    | 4.400     | Barcelona.         |
| 7 id.                                                        | 11 id.    | Manelina R . . . . .              | 3 500     | P. de Mallorca.    |
| 11 id.                                                       | 11 id.    | Mina Sorriego . . . . .           | 160       | Santander.         |
| 11 id.                                                       | 13 id.    | Begoña 7. . . . .                 | 168       | Coruña.            |
| 12 id.                                                       | 17 id.    | Guillermo Schultz . . . . .       | 3.800     | Bilbao.            |
| 13 id.                                                       | 13 id.    | Mina Sorriego . . . . .           | 160       | Santander.         |



# GIJON

estos puertos desde el 10 al 25 de Julio de 1933

| FECHAS            |           | NOMBRE DEL BUQUE                  | Toneladas | DESTINO    |
|-------------------|-----------|-----------------------------------|-----------|------------|
| Petición de turno | SALIDA    |                                   |           |            |
| 14 Julio          | 17 Julio  | Nuestra Sra. del Carmen . . . . . | 320       | (Consumo). |
| 15 íd.            | 15 íd.    | Llodio . . . . .                  | 900       | Bilbao.    |
| 15 íd.            | 20 íd.    | Josefa Mari . . . . .             | 60        | Vigo.      |
| 15 íd.            | 17 íd.    | Conchita . . . . .                | 40        | Vegadeo.   |
| 15 íd.            | 21 íd.    | Zuioaga . . . . .                 | 214       | Coruña.    |
| 15 íd.            | 24 íd.    | Jesús Antonio . . . . .           | 1.600     | Sevilla.   |
| 17 íd.            | 19 íd.    | Monchu . . . . .                  | 2.300     | Bilbao.    |
| 17 íd.            | 24 íd.    | Río Miera. . . . .                | 1.000     | Santander. |
| 17 íd.            | 19 íd.    | I. Figaredo . . . . .             | 1.000     | Alicante.  |
| 17 íd.            | 19 íd.    | Maria Luisa . . . . .             | 150       | Ferrol.    |
| 17 íd.            | 19 íd.    | Toñín . . . . .                   | 160       | Santander. |
| 18 íd.            | esperando | Galicia . . . . .                 | 320       | Bilbao.    |
| 18 íd.            | 18 Julio  | Ruda. . . . .                     | 480       | Vigo.      |
| 19 íd.            | 19 íd.    | Mina Sorriego . . . . .           | 160       | Santander. |
| 19 íd.            | 22 íd.    | María Amalia. . . . .             | 700       | Vigo.      |
| 19 íd.            | 21 íd.    | Cervantes . . . . .               | 220       | Ferrol.    |
| 20 íd.            | 21 íd.    | Rosita . . . . .                  | 140       | Santander. |
| 20 íd.            | 21 íd.    | Llodio . . . . .                  | 900       | Bilbao.    |
| 20 íd.            | 20 íd.    | Dionisia . . . . .                | 270       | Bermeo.    |
| 20 íd.            | 21 íd.    | Espiñeira. . . . .                | 54        | Vegadeo.   |
| 20 íd.            | 25 íd.    | Mont Seny . . . . .               | 860       | Pasajes.   |
| 20 íd.            | esperando | San Ireneo . . . . .              | 600       | Cádiz.     |
| 22 íd.            | 22 Julio  | Sama. . . . .                     | 1.040     | Bilbao.    |
| 24 íd.            | 25 íd.    | Sotón. . . . .                    | 500       | Cádiz.     |
| 25 íd.            | cargando  | Cabo Corona . . . . .             | 2.200     | Málaga.    |
| 25 íd.            | esperando | Mina Sorriego . . . . .           | 160       | Santander. |

| GIJON - DARSENA. - F. C. DE LANGREO |           |                           |     |               |
|-------------------------------------|-----------|---------------------------|-----|---------------|
| 4 Julio                             | 14 Julio  | San Jorge . . . . .       | 260 | S. Sebastián. |
| 4 íd.                               | 13 íd.    | Rosita . . . . .          | 140 | Santander.    |
| 6 íd.                               | 17 íd.    | Airoso . . . . .          | 130 | Bermeo.       |
| 6 íd.                               | 20 íd.    | Astillero . . . . .       | 470 | Id.           |
| 7 íd.                               | 21 íd.    | C. Hevia . . . . .        | 220 | Bilbao.       |
| 10 íd.                              | esperando | Monte Faro . . . . .      | 180 | Coruña.       |
| 10 íd.                              | 19 Junio  | Lekeitiarra . . . . .     | 220 | S. Sebastián. |
| 11 íd.                              | 22 íd.    | Rosario . . . . .         | 110 | Coruña.       |
| 12 íd.                              | 22 íd.    | Ineschu . . . . .         | 180 | Zumaya.       |
| 15 íd.                              | 24 íd.    | Magdalena . . . . .       | 230 | Santander.    |
| 17 íd.                              | 25 íd.    | Roberto . . . . .         | 180 | S. Sebastián. |
| 21 íd.                              | esperando | Belarmina . . . . .       | 140 | Coruña.       |
| 21 íd.                              | cargando  | Lola . . . . .            | 240 | Zumaya.       |
| 22 íd.                              | esperando | Manuel . . . . .          | 240 | Id.           |
| 24 íd.                              | "         | Vito . . . . .            | 200 | Id.           |
| 24 íd.                              | "         | San Jorge . . . . .       | 260 | Bilbao.       |
| 25 íd.                              | "         | Aller. . . . .            | 220 | Santander.    |
| 25 íd.                              | "         | Paco García . . . . .     | 210 | Id.           |
| 26 íd.                              | "         | Josefa . . . . .          | 200 | Pasajes.      |
| 26 íd.                              | "         | Chacartegui 1.º . . . . . | 200 | Bilbao.       |
| 26 íd.                              | "         | Astillero . . . . .       | 470 | S. Sebastián. |

# A V I L E S

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

| FECHA DE                               |          | NOMBRE DEL BUQUE                | Toneladas | DESTINO          |
|----------------------------------------|----------|---------------------------------|-----------|------------------|
| Entrada                                | Salida   |                                 |           |                  |
| <b>2.<sup>a</sup> decena de Julio.</b> |          |                                 |           |                  |
| 10 Julio                               | 11 Julio | Josefa . . . . .                | 300       | Zumaya.          |
| 7 id.                                  | 12 id.   | Luis C. de los Cobos . . . . .  | 3.360     | Málaga-Valencia. |
| 6 id.                                  | 12 id.   | Astur. . . . .                  | 1.210     | Alicante Id.     |
| 12 id.                                 | 12 id.   | Arnao . . . . .                 | 146       | Requejada.       |
| 12 id.                                 | 13 id.   | Río Navia . . . . .             | 41        | Navia.           |
| 9 id.                                  | 14 id.   | Inogedo . . . . .               | 405       | Pasajes.         |
| 12 id.                                 | 14 id.   | Hernani . . . . .               | 420       | San Sebastián.   |
| 9 id.                                  | 14 id.   | Pitas. . . . .                  | 60        | Tapia.           |
| 7 id.                                  | 14 id.   | Tarraco . . . . .               | 10        | Santander.       |
| 14 id.                                 | 14 id.   | Lolina . . . . .                | 400       | Zumaya.          |
| 13 id.                                 | 14 id.   | Julián . . . . .                | 5         | Navia.           |
| 13 id.                                 | 14 id.   | Recalde . . . . .               | 7         | Santander.       |
| 12 id.                                 | 14 id.   | Cementos Rezola . . . . .       | 52        | Lastres.         |
| 3 id.                                  | 15 id.   | Contra maestre Casado . . . . . | 3.950     | Cartagena.       |
| 14 id.                                 | 15 id.   | San Ireneo . . . . .            | 475       | Santander.       |
| 13 id.                                 | 15 id.   | Chakartegui . . . . .           | 192       | Zumaya.          |
| 14 id.                                 | 15 id.   | Arnao . . . . .                 | 7         | Bilbao.          |
| 14 id.                                 | 17 id.   | Aida . . . . .                  | 318       | Pasajes.         |
| 12 id.                                 | 17 id.   | Margarita . . . . .             | 21        | San Esteban.     |
| 15 id.                                 | 18 id.   | Pepín Suárez . . . . .          | 39        | Luarca.          |
| 18 id.                                 | 18 id.   | Recalde . . . . .               | 2         | Navia.           |
| 19 id.                                 | 19 id.   | Arnao . . . . .                 | 146       | Requejada.       |
| 17 id.                                 | 20 id.   | Fernando L. de Ibarra . . . . . | 4.618     | Tarragona.       |
| 7 id.                                  | 20 id.   | María Isabel . . . . .          | 110       | Vigo.            |
| <b>TOTAL...</b>                        |          |                                 | 16.294    |                  |

## 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 ferreteria naval, de la  
 casa "Gotscher & C.<sup>o</sup>", de Birmingham

San Juan de Nieva (Avilés)
} Telegramas  
Telefonemas
MORÁN-AVILÉS

# SAN ESTEBAN DE PRAVIA

---

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

| FECHA DE                               |          | NOMBRE DEL BUQUE        | Toneladas     | DESTINO        |
|----------------------------------------|----------|-------------------------|---------------|----------------|
| Entrada                                | Salida   |                         |               |                |
| <b>2.<sup>a</sup> decena de Julio.</b> |          |                         |               |                |
| 9 Julio                                | 11 Julio | El Caudal . . . . .     | 1.061         | Pasajes.       |
| 7 id.                                  | 11 id.   | Jone Miren . . . . .    | 178           | San Sebastián. |
| 7 id.                                  | 11 id.   | M. de Urquijo. . . . .  | 3.837         | Bilbao.        |
| 12 id.                                 | 13 id.   | Ana . . . . .           | 316           | Id.            |
| 14 id.                                 | 14 id.   | Aurora . . . . .        | 1.009         | Id.            |
| 9 id.                                  | 14 id.   | Jaime Girona. . . . .   | 3.329         | Id.            |
| 13 id.                                 | 14 id.   | Zubieta . . . . .       | 147           | Pasajes.       |
| 10 id.                                 | 14 id.   | Diciembre . . . . .     | 130           | Ferrol.        |
| 11 id.                                 | 15 id.   | I. Figaredo . . . . .   | 3.745         | Alicante.      |
| 14 id.                                 | 16 id.   | El Caudal . . . . .     | 1.067         | Pasajes.       |
| 15 id.                                 | 17 id.   | Goya . . . . .          | 163           | S. Sebastián.  |
| 15 id.                                 | 19 id.   | M. de Urquijo . . . . . | 3.602         | Bilbao.        |
| 17 id.                                 | 19 id.   | Margarita . . . . .     | 313           | Vigo.          |
| 18 id.                                 | 19 id.   | Vito . . . . .          | 191           | Bilbao.        |
| 18 id.                                 | 20 id.   | G. Junquera . . . . .   | 1.016         | Id.            |
| 14 id.                                 | 20 id.   | Aurora . . . . .        | 4.000         | Barcelona.     |
| <b>TOTAL..</b>                         |          |                         | <b>24.105</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 Julio 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> ... .. | 8.482,18               | 12.555,49              |
|                                               | Id. 2. <sup>o</sup> .....    | 6.090,57               | 5.289,64               |
|                                               | Id. 3. <sup>o</sup> .....    | 4.618,10               | 1.294,06               |
|                                               | Id. 4. <sup>o</sup> .....    | 1.867,75               | 1.695,19               |
|                                               | Grúas chicas.....            | 204,17                 | 172,92                 |
| <b>MUSEL</b>                                  |                              |                        |                        |
| Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P..... | Cargaderos.....              | 21.812,54              | 23.565,60              |
|                                               | Grúas chicas.....            | 3.723,97               | 1.119,06               |
| <b>GIJÓN-DARSENA</b>                          |                              |                        |                        |
| Vías de Langreo.-Cargadero del F. C. ....     | Cargaderos.....              | 3.085,99               | 1.940,22               |
|                                               | Muelles.....                 | 553,00                 | 607,00                 |
| Totales en las dos decenas.....               |                              | 51.338,27              | 48.239,18              |
| <b>AVILÉS.....</b>                            |                              | 26.127,00              | 16.294,00              |
| <b>SAN ESTEBAN DE PRAVIA.....</b>             |                              | 12.647,00              | 24.105,00              |

## S.A. FABRICA DE MIERES

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

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

Dirección telegráfica: **FÁBRICA-MIERES**

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

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



# INFORMACIONES VARIAS



## COMPRA-VENTA DE BUQUES

Vapor «Aizkori-Mendi», de acero; 2.272 tons. de registro bruto, 1.364 netas. Construído en el año 1896. Vendido por la Compañía Naviera Sota y Aznar, de Bilbao, en 2.050 libras, para desguace.

Vapor «Ordunte-Mendi», de acero; 3.952 tons. de registro bruto, 2.435 netas. Construído en el año 1898. Vendido por la Compañía Naviera Sota y Aznar, de Bilbao, en 3.550 libras, para desguace.

Vapor «Tarraco», de 2.615 tons. de registro bruto y 1.781 netas; construído en el año 1888. Vendido por D. Gonzalo Diez, de Avilés, para el desguace.

## NAUFRAGIO DEL «MARÍA ADARO»

A las ocho de la mañana del día 23 de julio último naufragó en la costa de Galicia, encallando en las rocas de la Punta de San Adrián (Coruña) el vapor de la matrícula de Gijón «María Adaro», de la Casa Gumer-sindo Junquera.

El «María Adaro» se dirigía de Avilés para Valencia con un cargamento de carbón importante, 3.600 toneladas.

La pérdida del buque fué total. Según su capitán, D. Delfín Menéndez, que fué quien comunicó a la Casa armadora el naufragio, éste se debió a la espesa niebla que a la citada hora reinaba.

La tripulación se salvó sin riesgo.

Tanto el buque como la mercancía estaban aseguradas.

Lamentamos esta pérdida que significa una sensible baja en nuestra matrícula.

## EL DIRECTOR DE COMBUSTIBLES

La «Gaceta» del día 25 de Julio último publica un decreto nombrando director general de Combustibles a D. Justo Feria Salvador.

Deseámosle grandes aciertos en su nuevo y difícil cargo, esperando que la crisis porque atraviesa la industria hullera sea una de sus principales preocupaciones.

## ELIMINACIÓN DEL TONE-

### LAJE DE ANTEGUERRA —

Hace ya mucho que una gran parte del tonelaje existente construído antes de la guerra, por consecuencia del estado caótico actual del comercio del transporte, y también a causa del progreso de la técnica de las construcciones navales, está condenado más tarde o más temprano a la demolición. Esto bastaría a explicar la continua y creciente actividad en la sección del tonelaje inutilizado y en el mercado de su venta. Durante el último año unos 200 buques, aproximadamente 980 mil tons. bruto, fueron inutilizadas (excluyéndose las 700.000 tons. bruto vendidas durante la misma época por el Shipping Board de los Estados Unidos). De las cifras obtenidas en los seis primeros meses de este año, se observa que aproximadamente 760.000 tons. bruto han sido vendidas a los que se ocupan de este género de comercio. Esto significa un aumento considerable sobre la primera mitad del año anterior donde la cifra correspondiente llegó sólo a unas 400.000 toneladas peso bruto.

Con el crecimiento en la demanda vino un aumento en los precios. En esta época hace un año, el precio medio por ton. bruto para buques corrientes de carga recogidos en el puerto de procedencia, Reino Unido o Continente, era de siete chelines. Los industriales italianos pagaban entre 10 y 12 chelines para los mismos buques, puestos en los puertos del oeste de Italia. El precio actual para tonelaje similar es de 13 a 15 chelines, según posición, para los primeros; sobre los puertos italianos se han cotizado recientemente a 16 y 18 chelines.

EL TONELAJE ITALIANO AMARRADO

Hay un aumento en la suma de tonelaje amarrado durante el último mes de mayo. En los meses inmediatamente anteriores había habido disminución, debido, más que a nada, a la actividad de la industria de desguaces. Según las cifras oficiales que se acaban de publicar, el tonelaje amarrado por la crisis de fletes en 1.º de junio llegaba a 500.802 tons. comparado con 472.304 tons. en 1.º de mayo. Los buques amarrados por razones técnicas, tales como reparaciones, innovaciones, etc., eran 84.739 tons. en 1.º de junio contra 82.261 tons. y los amarrados por otras

razones eran 24.850 tons. contra 23.855 toneladas.

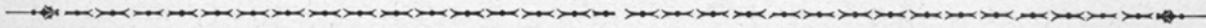
Todas las cifras se refieren al tonelaje bruto.

EL TONELAJE NORUEGO AMARRADO

Las estadísticas compiladas por la Asociación de Armadores Noruega señalan que en 1.º de julio había 248 buques de dicha nación amarrados, que comprendían 1.113.883 tons. peso muerto. Un mes antes aquellas cifras eran 276 buques de 1.220.825 tons. En el total de julio se incluyen 37 tankers, 351.195 tons. peso muerto. En 1.º de junio eran 38 los buques tankers amarrados.

COMISIÓN INFORMATIVA DEL TIMBRE

Por decreto del Ministerio de Hacienda, publicado en la «Gaceta» del día 25 de Julio, se crea una Comisión que se denominará «Comisión Informativa del Impuesto del Timbre», la cual tendrá por misión asesorar y emitir dictamen en cuantos proyectos puedan dar lugar a reformas de los preceptos reguladores del impuesto; informar en las consultas que se formulen por los contribuyentes, y proponer las modificaciones que estime convenientes, tanto de los preceptos legales como de los reglamentarios.



# ANTONIO SUARDIAZ VALDES

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

*Servicio de cabotaje entre puertos del Cantábrico*

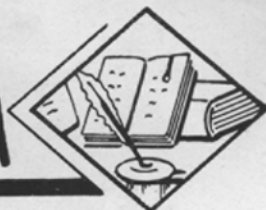
FLOTA

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





# LEGISLACIÓN MARÍTIMA



AUTORIZANDO A LAS MUTUALIDADES QUE SE DICE PARA EFECTUAR EL SEGURO MARÍTIMO :-: :-:

Como ampliación a la circular de esta Inspección general de fecha 25 de Abril último, enumerando las Sociedades que se hallaban autorizadas por el Ministerio de Trabajo para efectuar el seguro marítimo, se advierte a los señores Delegados y Subdelegados marítimos que, además de las allí citadas, han sido autorizadas por dicho Ministerio las siguientes:

Mutua Asturiana de Accidentes, con domicilio en Gijón; Mutua General de Seguros, con domicilio en Barcelona; Sociedad de Seguros Mutuos contra los Accidentes del Trabajo, con domicilio en La Coruña; La Mutualidad Naviera, con domicilio en Vigo; Mutualidad de Seguros de Isla Cristina, con domicilio en Isla Cristina (Huelva); Mutualidad Naval del Norte, con domicilio en Bilbao; Sociedad de Seguros Mutuos Anayana, con domicilio en Bilbao; Mutualidad de la Sociedad Patronal de Armadores de Pesca de Santa Pola, con domicilio en Santa Pola

(Alicante); Mutua de Seguros de la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca, con domicilio en Madrid; Mutualidad Patronal Pesquera de Vigo (en tramitación).

Madrid, 11 de Julio de 1933.

CIRCULAR COMUNICANDO QUE EL VAPOR «ALBACORA» VA A PROCEDER A MARCAR 60 ATÚNES :-:

El Ministerio de Estado, con fecha 30 de Junio último, traslada a esta Subsecretaría de la Marina civil una Nota del Sr. Embajador de Portugal, que dice como sigue:

«El buque de estudios oceanográficos portugués «Albacora» va a proceder a marcar 60 atunes en la costa de Algarve con el fin de estudiar los movimientos y desplazamientos de dichos peces, cuyos estudios fueron ya iniciados el año pasado.

La marca consiste en una placa de metal adherida a una correa de cuero atada a la cola del pez, con la siguiente inscripción: «R. P. — Aquário - Lisboa - Portugal» y un número de orden.

Deseando el Ministerio de Marina que esto se haga público en las costas oriental y occidental del Atlántico y en las del Medite-

**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




rráneo y Mar del Norte y que se soliciten los buenos oficios de los servicios de pesca, Autoridades marítimas y aduaneras, Institutos Oceanográficos, Armadores y Pescadores de diversos países, a fin de que sean remitidas al «Acuario Vasco de Gama» todas las placas que se encuentren, con indicación del día, hora y sitio en que el atún fué pescado. Cualesquiera otras indicaciones complementarias serán muy agradecidas. Será otorgado un premio al pescador que envíe la placa y proporcione las referidas indicaciones.»

Lo que se circula para conocimiento de los Delegados regionales de Pesca, Armadores de buques pesqueros y Pescadores en general.

Madrid, 19 de Julio de 1933.

ORDEN RESOLVIENDO UNA CONSULTA SOBRE EL PERSONAL DE MÁQUINAS QUE DEBE LLEVAR EL VAPOR «XAQUÍN» ::: ::: :::

Ilmo. Sr.: Habiéndose originado dudas en la aplicación de la Orden ministerial de fecha de 7 de Junio último («Gaceta» del 20), dic-

tada con motivo de la consulta formulada por el Delegado marítimo de Sevilla sobre el personal de máquina que debe llevar el vapor «Xaquín», que efectúa navegación entre dicho puerto y Casablanca,

Este Ministerio, de acuerdo con lo propuesto por la Subsecretaría de la Marina civil, se ha servido confirmar la referida Orden ministerial, si bien aclarándola en el sentido de que su aplicación debe limitarse a los buques que se encuentren en las condiciones del vapor «Xaquín»; esto es: aquellos que en sus navegaciones pierdan de vista la costa española.

Los vapores del mismo tonelaje y potencia de máquinas que, sin perder de vista la costa, hagan navegación litoral de Bayona a la frontera francesa y de Ayamonte a Cabo Cercere, continuarán provisionalmente con tres Fogoneros habilitados, hasta tanto que se publique el cuadro refundido del personal técnico de cubierta y máquina que deben llevar los buques.

Madrid, 20 de Julio de 1933.



Lubrificantes "Atlantic"

**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**

# SANCHEZ RUIZ & FERRER

## SEGUROS Y REASEGUROS

FLETAMENTOS :-: COMPRA-VENTA DE BUQUES

Telegramas } RUSANCO  
 Telefonemas }  
 TELEFONO 11.354  
 APARTADO 145

CLAVES { A. B. C. 5.<sup>a</sup> EDICIÓN  
 PARTICULAR

**MADRID**

Peligros, 9

# Joaquín Velasco

Langreo, 2

GIJON

Minas de Coto del  
 Musel  
 Carbones para Gas

VAPORES:

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

# 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

# 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 Daverio = Fábrica de Pan

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

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



# JOSÉ SÁNCHEZ DEL BUSTO

EXPORTACION DE CARBONES

Dirección Telegráfica: }  
» Telefónica: } JOSANBUS

TELEFONO 20-91

Pi y Margall, 35 - 1.º

GIJON

**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

OVIEDO

Teléfono 4038

## 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

## 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**

## 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.

# 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**

SOCIEDAD INDUSTRIAL ASTURIANA

# FABRICAS DE MOREDA Y GIJON

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

Espino artificial, puntas de paris, hoja de lata

Para la correspondencia y pedidos dirigirse al Director de las

**Fábricas de MOREDA y GIJON. - GIJON (Asturias)**

**Apartado 26 :: Telegramas: Moreda y Gijón**

# Fábrica de Metales de Lugones

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

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

CHAPAS de latón de todas dimensiones

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

# Minas de Carbón en Aller (Moreda)

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

**Minas de Hierro en Belmonte**

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

**Telegramas y Telefonemas: TARTIERE**

# VAPORES DE GUMERSINDO RIESGO VALLINA

## GIJÓN

Telegramas }  
Telefonemas } **RUDESCO**

**Teléfono 30-23**

**Apartado 142**

### ÁNGEL ALVAREZ, S. en C. - Avilés

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

**GRANDES ALMACENES DE SAL**

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

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

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

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

FUNDICION DE HIERRO Y BRONCE

**LA MARUCA - TELÉFONO 191**

Director: **ALADINO MENÉNDEZ**  
Ingeniero Industrial

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

**SAN JUAN DE NIEVA AVILÉS** Teléfono 10

## S. A. ESPAÑOLA DE LUBRIFICANTES

ACEITES, GRASAS Y EFECTOS NAVALES IMPORTACIÓN DIRECTA

DEPOSITO PARA ASTURIAS:

# Vda. de DIEGO MURILLO

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

### AGENCIA MARÍTIMA GONZALEZ-ALEGRE HERMANOS

VIGO  
&  
VILLAGARCIA

**CONSIGNATARIOS DE BUQUES**

SEGUROS MARÍTIMOS - FLETAMENTOS - 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, Sardoal, San Vicente, Cama da Vaca, Carvoeiro, Lagos, Borda dos Picos, Santa María, etc.—**PLANO DE PESCA B.**—Desde Espartel a Mazagán con los pesqueros de Arcila, Torres, Tres Santos, Larache, Cabeza de Vaca, Marmora, Kinitra, Salé, Rabat, Casablanca, Arancor, Mazzagán, 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 00 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 Consignatario 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 "INTERNATIONLA" S. .A

Fábrica en

LUCHANA - ERANDIO

(Bilbao)

MARCA REGISTRADA



HOLZAPFEL

Unicos agentes y fabricantes

en España de las afamadas

Pinturas "HOLZAPFEL"

LAS MEJORES DEL MUNDO Y LAS DE MAYOR CONSUMO MUNDIAL

Patente «INTERNATIONAL». — Para fondos de buques de hierro y acero. — Cerca del 90% 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.

«LAKE» «EMERALD». — Pintura para costados de buques.  
«DAMP» «SUNGLIGHT». Esmalte «SUNLIGHT»,  
«UNION» «ESMALTES PARA JUGUETES»,  
«PINTURAS Y BARNICES SECADO AL AIRE LIBRE Y A LA ESTUFA», «BEDSTEAD PAINT» (pintura para camas), «FURNITURE VARNISH», «FURNITURE» ENAMEL (barniz y esmalte especiales para muebles), «MOTOR PAINT», Pinturas decorativas «LAGOMAT», Pintura al agua «ODI» (pinturas 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:

Bilbao y BILBAO

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

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