



AÑO IV

GIJÓN 15 DE NOVIEMBRE DE 1933

NÚM. 74

VARADERO DEL FOMENTO

PROPIETARIO: BERNARDO ORTEA

GIJÓN

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES NAVALES

Carro varadero para buques hasta 1.000 toneladas

PRECIOS REDUCIDOS

para las operaciones de subida, bajada y estancia

SOLICITEN TARIFA DE PRECIOS

EFECTOS NAVALES Y LUBRICANTES MONASTERIO (S. A.)

ALMACENISTAS DE EFECTOS NAVALES

IMPORTADORES DE ACEITES
Y GRASAS LUBRIFICANTES

Lubrificantes MONASTERIO (Marca Registrada)

Telégramas y Telefonemas: MONASTERIO

TELÉFONO 27-00 ← APARTADO N.º 60

Marqués de San Esteban, n.º 22

GIJON

Correo: Apartado 90

TELÉFONO 24-00

CONSIGNATARIO DE BUQUES

A. PAQUET

Telegramas }
Telefonemas } PAQUET

Muelle, 2, 4 y 6—GIJON

AGENCIA DE ADUANAS

Compañía Trasmediterránea + C.ª G.ª Transatlántique

CARGA Y PASAJE

PENÍNSULA - AFRICA - CANARIAS

CUBA - MEJICO - ESTADOS UNIDOS

AGENCIA CONSULAR DE FRANCIA

SOCIEDAD PETROLIFERA ESPAÑOLA.-MADRID

"SHELL"

LUBRIFICANTE PERFECTO

"FLINTKOTE"

ANTICORROSIVO - IMPERMEABLE - AISLANTE

ASFALTOS Y EMULSIONES ASFÁLTICAS

DOMINGO MUMBRÚ

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS

BARCELONA

Telegramas }
Telefonemas }

DOBRÚ

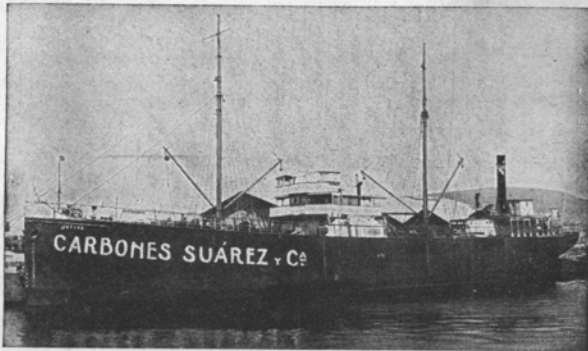
VIA LAYETANA, n.º 12 - 1.º

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 } SUARECES
fonemas }

José Pérez Fernández

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

Teléfono núm. 39

Apartado núm. 20

Telefonemas: PEREZ FERNANDEZ

Vilagarcía de Arosa

Telegramas: PEFFERNANDEZ

(PONTEVEDRA)

SENABRE

CORDELERÍA Y REDES

VAPORES PESQUEROS

VILLAJYOUSA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

TELÉFONOS:

CADIZ: Plocía, 13.

N.º 2734

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

N.º 2724

VILLAJYOUSA (Casa Central).

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

CORDELERIAS REUNIDAS, S.A.

Marqués de Valdeiglesias, 5, 2.º

Apartado 375

Teléfono 92930

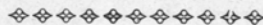
MADRID

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.



"EL ÁNCORA"

EFEKTOS NAVALES

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

ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

GIJÓN
MUELLE, 30

TELÉFONO 31-38

Direc. Telg.: ÁNCORA

Cecilio Letamendia

CONSIGNATARIO DE BUQUES
AGENTE DE ADUANA
AGENTE DE VAPORES COSTEROS, S. A.-BILBAO
SEGUROS MARÍTIMOS :: CARBONES

Dirección telegráfica y telefónica: **CELE**

Teléfono núm. **5.226**

PASAJES (Guipúzcoa)

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: **M CLINO NAVIA**
Teléfonos: Oficinas Navia, núm. 4 - Almacenes Muelle, núm. 7 - Fábrica Ortiguera, núm. 6 - Fábrica Ribadeo, núm. 64

SCOTT'S CODE 10 TH.

Teléfonos 30900, 30908 y 30909

Dirección { Telegráfica } Ferrer-Grao
 { Telefónica } Peset-Madrid
 Peset-Tarragona
 Suñer-Sete
 Suñer-Burdeos

FERRER PESET, S. A.

NAVIEROS - CONSIGNATARIOS - AGENTES DE ADUANAS

Agentes de la Compañía Naviera SOTA Y AZNAR, de Bilbao

SUCURSALES: MADRID, Nicolás María Rivero, 4 y 6 — TARRAGONA, Rebolledo, 19
Casa en Sete (Francia) Ferrer Peset & Viguier, 10, Quai de Bosc
Casa en Burdeos (Francia) Ferrer Peset & Viguier, 72, Cours de L'Intendance

GRAO - VALENCIA, MUELLE, 10 Y 11

NICOLAS LAFUENTE

ARMADOR Y CONSIGNATARIO

Velasco, 15 - bajo **SANTANDER**

VAPORES

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

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

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

MOWINCKEL & ARTECHE Ltda.

BILBAO

CONSIGNATARIOS DE BUQUES
FLETAMENTOS, SEGUROS, TRÁNSITOS

TELÉFONO 10219 Código A. B. C. E.^a ed. mejorada

TELEGRAMAS: «MOWINCKEL»

OFICINAS: SENDEJA, 6 y 7

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 me-
cánica y carpintería : : Batería de cocina :-: Servicios mesa :-: Cuchillería
Contadores para agua marcas "Aster" y "Delaunet" :-: Ladrillos refrac-
tarios y Trefilería en general.

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 "Bonanza"

Vapor "Beduria" Vapor "Urola"

» "Txirista" » "Ereka"

Telegramas y Telefonemas: **ARTAZA**

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

Oficinas: Cuarta Vía, 6

Pasajes (Guipúzcoa)

LIQUIDADOR DE AVERÍAS
LUIS HERMIDA HIGUERAS

CONSULTOR MARÍTIMO

MANUEL CORTINA, 10
MADRID

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: SAIREVA
TELÉFONO 35.577

Joaquín Davila y Comp.^a

VIGO

**Consignatarios de Buques
Carbones-Seguros**

Telegramas: DAVILA - Teléfono 1.228 - Apartado 80

ANTONIO T. VEGA

G I J O N

Consignación y fletamento de buques
Seguros marítimos

Suministro de carboneras en todos los puertos

Corredor para la compra-venta de buques

Agentes en todos los puertos

DIRECCIONES

Postal: Apartado 84 ♦ Telegráfica: Vega ♦ Teléfono 19-00



AÑO IV

GIJON 15 DE NOVIEMBRE DE 1933

NÚM. 74

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

ANTE LAS PRÓXIMAS CORTES

Por la prosperidad de nuestra Marina

En los momentos actuales todos los pensamientos están puestos en las elecciones del próximo 19, alrededor de cuyo eje gravitan los más dispares augurios de lo que resultará de las mismas, alcanzando en estos días el periodo más álgido la lucha electoral. Muchas sorpresas nos aguardan con los resultados que se obtengan en las urnas el domingo próximo, y nosotros, siempre al margen de toda cuestión política—lo cual ha sido como un juramento que nos hemos impuesto, para librar a esta Revista de todo matiz partidista—solamente deseamos que las futuras Cortes sean el instrumento que forje el bienestar para el país, para que de este modo logre alcanzar el desarrollo comercial y la prosperidad perdida, sentando su progreso en una base sólida.

La «Liga Marítima Española» tiene un muy loable propósito para llevar a efecto en las Cortes en ciernes: la formación de un grupo parlamentario constituido por aquellos diputa-

dos que tengan mayor relación con los intereses marítimos, o sean, los del litoral, teniendo cabida, en dicho grupo, representantes de todas las ideologías políticas. Es digno del mayor aplauso tal proyecto, ya que de este modo podrá velarse por los intereses citados y la navegación, así como también por las diferentes industrias anejas a esta importante actividad, las cuales hoy día atraviesan momentos difícilísimos, amenazadas por un agudo estado crítico que se aproxima a la ruina inminente.

Los representantes del pueblo, aquellos a quienes se les ha dado la confianza para que lleven a nuestra nación por derroteros de prosperidad, no se han ocupado nunca, con la atención debida, de los problemas marítimos ni del desarrollo de la navegación; tan es así que se ha dado en decir que España vive de espaldas al mar, metáfora muy expresiva del nulo interés que perennemente se ha tenido

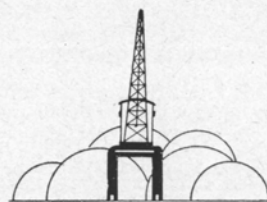
por esta actividad en nuestro país, bien por indiferencia o apatía, quizás, por abandono de los Poderes Públicos; el caso es que todo esto ha sido aprovechado por las banderas extranjeras para introducirse en nuestros tráficos y llevarnos una buena parte del comercio marítimo netamente nuestro. Por eso ahora, aunque posiblemente ya algo tarde para enmendar tales errores, dadas las luchas tenaces de todos los países para no perder ni un ápice de los tráficos conquistados, es preciso que nos ocupemos con cariño de las «cosas» del mar y recordemos que España tiene 3.144 kilómetros de costa, procurando adquiriera el poderío perdido y consiga, merced a un esfuerzo, parangonarse con los demás países que tienen puestas sus miras en los mercados marítimos, como medio más práctico para mantener las relaciones internacionales y contar a la vez con un factor propio que asegure una independencia en los transportes por vía marítima dentro de las naciones.

Confiamos, pues, en que los diputados en ciernes no reduzcan su actuación en el Poder a luchas intestinas ni a egoismos de partidos, sino que su labor sea encaminada a que España alcance un resurgimiento en todas sus industrias y que la vida comercial vaya por caminos menos abruptos, ascendiendo serenamente hacia un cénit de prosperidad que

reconstruya económicamente a la nación.

Y de ser este el propósito de las futuras Cortes, téngase presente que una de las ramas que precisa más pronta ayuda es la navegación y las industrias que de ella dependen, para ello basta contemplar el cuadro desolador de nuestros puertos, abarrotados de buques sin fletes; el tráfico completamente adormecido; los astilleros nacionales cerrados... ¡tal parece como si uno de los jinetes apocalípticos hubiera paseado su gesta tétrica por todo el litoral español! Todo esto es lo suficiente para comprender que una fuente de riqueza se encuentra abandonada y sumida en ruina, por lo que deben estudiarse sus muchos problemas a fin de que vuelva a ser, por lo menos, lo que fué en algún tiempo.

De ahí que nuestro más sincero aplauso sea para la «Liga Marítima Española», deseando que su proyecto no se malogre, ya que de este modo la metáfora: «España vive de espaldas al mar», se trueque por: «España vive de cara al mar», por lo cual propugnamos nosotros también desde estas columnas.



ANTONIO SUARDIAZ VALDES

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

Servicio de cabotaje entre puertos del Cantábrico

===== F L O T A =====

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



MERCADO DE FLETES

Continúa este mercado favorecido por alguna demanda de tonelaje, especialmente para buques de porte reducido y con destino a puertos del Cantábrico. Durante la quincena última se concertaron varias de estas operaciones, algunas de ellas con tipos de fletes superiores a los que hasta ahora se venían cotizando, especialmente para aquellos puertos como Zumaya que no reúnen condiciones de seguridad en la época de invierno.

Para el Sur y Mediterráneo la demanda es más floja y, por otra parte, los fletadores se muestran reacios para mejorar los tipos que se pagan; pero a pesar de ello, la tendencia es alcista e indudablemente habrían de ser mejo-

rados más adelante, ya que es de todo punto imposible admitirlos por los armadores como hasta la fecha, puesto que estando en la estación de frecuentes temporales, las detenciones en puertos y arribadas son muy corrientes.

Por este motivo no se deciden muchos armadores a desamarrar sus buques, aguardando una elevación en los fletes para hacerlo.

En los mercados de retorno hay flojedad en la demanda de buques para cargamentos de sal y mineral; sin embargo existe alguna animación para viajes de madera en pinos, aunque bien es verdad que ésta carece de interés, dados los fletes que se pagan para situarse en los puertos de Galicia.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

San Sebastián..	—Vp.	460 ts.	Ptas. 11,—	Langreo
Id.	..—	» 300 ts.	» 11,—	íd.
Zumaya.....	—	» 180 ts.	» 14,—	íd.
Id.—	» 300 ts.	» 13,50	íd.
Deva.....	—	» 200 ts.	» 13,—	íd.
Bilbao.....	—	» 200 ts.	» 9,50	Norte.
Id.—	» 200 ts.	» 10,—	Langreo
Coruña.....	—	» 250 ts.	» 10,50	Fomento
Vigo.....	—	» 600 ts.	» 12,50	Norte.
Puerto Sta. María	—	» 700 ts.	» 16,—	Fomento
Cádiz.....	—	» 1.500 ts.	» 13,25	Langreo
Barcelona.....	—	» 5.000 ts.	» 13,25	íd.

AVILÉS a

Ondárroa.....	—Vp.	120 ts.	Ptas. 12,—
Coruña.....	—	» 180 ts.	» 10,50
Vigo.....	—	» 320 ts.	» 13,50

PRAVIA a

Pasajes.....	—Vp.	900 ts.	Ptas. 10,—
Bilbao.....	—	» 1.000 ts.	» 7,50
Vigo.....	—	» 300 ts.	» 13,—
Sevilla.....	—	» 2.000 ts.	» 14,—

RETORNOS:

Bilbao-Pravia...	—Vp.	1.000 ts.	mineral	Ptas. 5,—
Bilbao-Pravia...	—	» 300 ts.	cemento	» 9,50
Noya-Musel....	—	» 300 ts.	pinos	» 9,—

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 Viz-
 caya, de S. A. Fábrica de Mieres, de
 S. A. Vapores Costeros, de Ibarra
 y Compañía, de Compañía Trasm-
 diterránea, de Isaac's Line y de la
 Compañía Neptunia.

FLOTA: Vapor «Ita» 3.500 tons.
 » «Genoveva F.» 2.500 »
 » «Monchu» 2.300 »
 » «Bodon», de 1.000 »

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 en-
 zamientos de vías, material
 para señales, etc.

DIQUE SECO

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE BUQUES

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES DE

MÁQUINAS, CALDERAS, ETC.

MAQUINARIA Y MATERIAL PARA OBRAS

PÚBLICAS Y PUERTOS

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: TALLERES

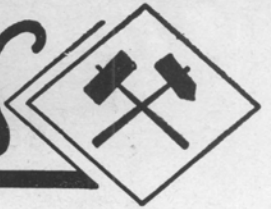
DIRECCIÓN POSTAL: APARTADO N.º 10

ASTILLERO (SANTANDER)

TELÉFONO NÚM. 20



MERCADO DE CARBONES



Ningún cambio ha tenido este mercado en el curso de la quincena pasada, siendo la demanda de carbones semejante a la habida en fecha anterior, con lo cual quiere decirse que los cribados y galletas continúan solicitados, mientras que las granzas y los menudos carecen de compradores, especialmente esta última calidad.

En conjunto, las adquisiciones de carbón son llevadas a efecto con cierta monotonía, ya que si mejoró su colocación, no llega ésta a consolidarse, sino que más bien lo conseguido es una regularización entre el consumo y toneladas que se producen; esto, desde luego, en cuanto a granos se refiere, ya que, como antes se dice, los menudos continúan siendo el problema de las empresas hulleras asturianas, puesto que su difícil salida es el origen de la quebrantada situación de las minas.

A fines del corriente mes cumplía el plazo tomado por el Gobierno para dar una fórmula a la cuestión hullera, plazo el cual ha sido prorrogado hasta el próximo marzo, según orden reciente del ministro de Industria y Comercio. Por este motivo, serán cuatro meses

más de precario estado los que ha de soportar esta industria.

Debido a ciertas cuestiones económicas entre las empresas Hullera Española y Fábrica de Mieres y los obreros de las mismas, se encuentran paralizadas, en parte, sus explotaciones, aunque se confía en un pronto arreglo.

En las últimas dos decenas han disminuído bastante los embarques de carbón por los puertos de Asturias, quedando reducidos, en la primera de este mes, a las cifras siguientes: Gijón-Musel 47.625 tons.; Avilés 17.085 y San Esteban de Pravia 14.787.

No hay aglomeración de buques en los puertos encontrándose los turnos relativamente breves; por este motivo son reducidas las esperas para el cargue de carbones.

Los precios que continúan rigiendo son los oficiales, que se insertan a continuación:

	Sobre vagón	Franco bordo
Cribado y galleta	49,50 ptas.	57,00 ptas.
Granza	40,50 »	48,00 »
Menudo	35,90 »	43,40 »
Briqueta	60,85 »	68,35 »

FEDERACION DE SINDICATOS CARBONEROS DE ESPAÑA

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

Oficina central: Alcalá, 31 - Teléfono 11948 - Madrid

Dirección tele { gráfica } FEDERACIÓN
 { fónica }

Para consumos de buques deben dirigirse los pedidos al

Sindicato Carbonero Asturiano - Palacio Valdés, 1 - OVIEDO

Teléfono 1524 :-: Dirección telegráfica y telefónica: SINDULLERO

Política de navegación. - Reducción del tonelaje inactivo

Estos días se publican las informaciones oficiales sobre las sumas concedidas a la navegación italiana por el Gobierno de aquel país. Este trabajo es obra del Sr. Turner, Consejero Comercial en Roma, y lleva la fecha de julio de 1933.

Según este informe, las últimas cifras publicadas mostraban que las sumas pagadas a las Compañías de navegación regular eran 254 millones de liras. Estas se habían distribuido así: 153.000.000 de liras para las llamadas «Líneas indispensables», es decir, para los servicios de carácter interior que unen el continente con las islas y las colonias con la madre patria. 101.000.000 de liras para las «Líneas inútiles», o sean, para comunicaciones internacionales. Solo las últimas «Líneas inútiles» entran en competencia con las líneas de otros países.

«La opinión pública italiana — escribe mister Turner — se lamenta de los cargos imputados en la Prensa extranjera sobre los subsidios excesivos que la política fascista dispensa a la navegación. Ministros, diputados y Prensa están poniendo de manifiesto constantemente que la Marina mercante de la mayor parte de los países se ha visto obligada, por la presión de la crisis económica actual, a solicitar asistencia del Estado para mantener sus tipos de fletes y hacer posible la valorización del tonelaje. Alegan que una acción internacional sobre una base común es imposible, porque cada país tiene sus problemas peculiares, y que solo la asistencia dispensada por cada Estado, individualmente, puede contribuir a resolver seriamente este problema mundial.

El Gobierno italiano pretende que con tales medidas se ha disminuido en un 12 por 100 la cifra de tonelaje amarrado en sus puertos.

Más adelante se pone de manifiesto el éxito de la Marina mercante de Italia, cuyos as-

tilleros han votado al agua más de un millón de toneladas en los últimos 10 años y se han colocado en el quinto lugar del mundo en esta industria. Este hecho no puede atribuirse solamente a la política de subsidios, puesto que esta misma política la siguen los países competidores, en forma de subsidios simplemente o de créditos a plazos favorables.

* * *

Mientras que la política de subsidios a las líneas regulares encuentran la aprobación general, la asistencia a los buques de carga ha sido objeto de extremadas críticas y se han señalado los males que estas primas a la navegación han ocasionado, llegando Mr. Turner a resumir los puntos de vista así:

1.º Como la Ley de Primas a la navegación evita los amarres, automáticamente detiene y paraliza la renovación del material, lo cual impide mantener la debida eficiencia en la Marina mercante de carga italiana.

2.º Como esta Ley se aplica a buques que no excedan de 12 años de edad, resulta que muchos buques en servicio fueron construidos en el año 1920, período en el cual la construcción naval se hallaba bajo los efectos de la guerra, y en consecuencia, son buques construidos en condiciones poco satisfactorias e inadecuadas para las necesidades actuales: y

3.º Como la ley en cuestión no limita las primas a los buques construidos en Italia exclusivamente, es decir, que sus beneficios pueden ser disfrutados por vapores de segunda mano adquiridos en el extranjero, con tal de que su edad no exceda de doce años, resulta que:

a) Se produce una exhortación de riqueza nacional en forma de pagos para la compra de buques extranjeros.

b) Una asistencia efectiva a potencias extranjeras al adquirir buques anticuados o innecesarios.

c) Dándose casos de buques italianos de carga bien acondicionados todavía que han tenido que ser amarrados para dejar paso a buques comprados en el extranjero, cuyo único título era ser menores de doce años.

Finalmente, la citada autoridad mencionaba, con respecto a las compras de estos buques, que en 1932 se habían adquirido por armadores italianos, 38 unidades (107.254 tons. métricas) en el extranjero; de los cuales 13, por 53.478 tons., tenían menos de doce años, mientras que otros 20, 44.483 toneladas tenían más de 20 años.

A pesar de estas objeciones, Mr. Turner afirma estar convencido de la general utilidad de los subsidios oficiales al comercio marítimo, considerando que la Marina mercante italiana está en gran parte atrasada, y que deben sustituirse por buques más modernos aquellos que no están ya en condiciones de competir con la marina de otros países. Otro escritor dice que, siendo como son los astilleros italianos tan buenos como los mejores del mundo, la flota mercante debía renovarse a razón de 150.000 tons. anuales, favoreciendo así la construcción naval; señala, sin embargo, que los astilleros italianos están en situación de inferioridad por el alto coste de las planchas de acero, debido a los sistemas de trusts que prevalecen en esta industria crecida a la sombra de la protección oficial. Renunciar a la protección es ya imposible, porque se incrementaría el paro forzoso; por tanto, la reconstrucción de la Marina mercante italiana ha de acometerse sobre las bases de una economía cerrada, haciendo uso de los materiales procedentes de la demolición de buques anticuados.

El Gobierno ha mostrado la posibilidad de una construcción económica de buques en «sistema cerrado», en la construcción del «Rex» y del «Conte di Savoia», y ha estimulado construcciones ulteriores en condiciones semejantes por medio de subsidios como compensación de desguaces de buques de carga conscaso de metal.

El mismo autor llega a la conclusión de que

Italia depende del extranjero a causa de su carencia de hulla, después de calcular que cada tonelada naval exige una tonelada de carbón.

Los subsidios anunciados para el año anterior fueron distribuidos en la siguiente forma, teniendo en cuenta que estos son adicionales a los concedidos previamente:

Elevando de 12 a 15 millones de liras los concedidos a la Compañía «Italia». Otros 5 millones como compensaciones de desguaces.

Una asignación por viaje a la misma Compañía en determinadas líneas y con ciertas limitaciones conjugando el número de viajes y de líneas.

A la Compañía «Tripovich», 2.500.000 liras, por el establecimiento de determinados servicios.

Un préstamo de 50 millones de liras a las autoridades locales del puerto de Génova.

Otros 70 millones de liras para subsidios a los buques de carga.

El subsidio concedido a la línea «Adria», se reduce a un 4 por 100.

Los astilleros italianos, como los de todas partes, no están en buena situación y las perspectivas futuras no son tampoco muy favorables. Con respecto a subsidios, los destinados a 1932-33 bajaron hasta 37.200.000 liras en vez de 57 millones del ejercicio anterior; esta disminución de 19.800.000 es el resultado de una baja en las asignaciones correspondiente a una menor demanda y una mínima cantidad de compensación por los desguaces de buques mercantes de casco de metal.

La memoria que acompaña a las cifras del Ministro de Comunicaciones, para el año 1933-34, pone de manifiesto que debido a la transferencia de 5.200.000 liras a distinta partida, la asignación definitiva para construcciones navales se reduce a 32 millones de liras. Al final de la memoria se hace presente «la progresiva contracción de esta partida relativa a los auxilios a construcciones, modificaciones y reparaciones, etc., en favor de la industria de construcciones marítimas, que evidencia la creciente parálisis de esta importante rama de la actividad nacional.»

El mercado de fletes y la elevación de sus tipos

El tonelaje marítimo mundial se desguaza en cantidades que llegan a los dos millones de toneladas bruto anuales. Por ello surge a menudo una pregunta: ¿cómo, entonces, con tanto tonelaje eliminado no mejoran los tipos de fletes? Hay dos factores que intervienen para impedirlo. El más importante es que coincidiendo con este aumento de los desguaces, ha habido una caída considerable en la demanda de los mercados graneros; el otro es que el volumen de tonelaje amarrado, dispuesto para futuros servicios, es todavía tan grande que basta para retrasar cualquier movimiento ascensional en los fletes, puesto que a cualquier síntoma de mejoría en éstos, volvería a hacerse a la mar.

Lo que se precisa no es tanto un proyecto de amarre como un proyecto para regular la reanudación de las actividades del tonelaje amarrado actualmente, de una manera ordenada. «Lloyd's List» en su índice de fletes, muestra para setiembre una ligera mejoría con respecto al mes anterior, pero todavía queda por bajo de setiembre de 1932, mientras que

la Cámara de Navegación inglesa registra un decrecimiento de importancia, lo menos un 6,92 por 100. Como Poncio Pilatos preguntaremos: ¿dónde está la verdad? Parece cierto que la demanda de tonelaje está a un nivel muy por bajo de la demanda normal en esta época del año y que no va a ser fácil ni siquiera mantener los tipos de fletes actuales, tan pobres.

Por fortuna no hay en ningún mercado una gran acumulación de tonelaje. Por el momento no hay noticias de aumento en el mercado de granos por la parte de Nueva York; pero, aún así pudiera producirse una elevación en los fletes, si los propietarios del tonelaje actualmente amarrado se impusieran a sí mismos un poco de abnegación y se sometieran a lo que se ha llamado en los tratados internacionales un «acuerdo entre caballeros», administrado por un comité, hasta que aquel movimiento ascensional se hubiera afirmado plenamente, sería muy probable que para el año próximo pudiera hallarse el mercado de fletes en las condiciones tanto tiempo anheladas y tanto tiempo defraudadas.

GABINO FELGUEROSO

CARBONES

DELEGACIONES Y DEPOSITOS:

Barcelona - Tarragona - Sevilla - Palma de
Mallorca - Bilbao - Pasajes

Telegramas y Telefonemas GABIROSO

◆ Teléfono 31-23

◆ Apartado 79

Calle 27 de Diciembre, 2, 2.º

GIJÓN



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

No hay expansión en los mercados de retorno, aunque hubo días en que se llevó a cabo un número considerable de transacciones y a tipos de cotización muy aceptables; refiriéndose al comercio sudamericano la nota es más optimista. La más firme corresponde esta quincena a la demanda de los cargadores de nitratos chilenos; en cambio aparece más débil el mercado exterior de carbones con fletes poco favorables.

En el sector del Plata se han hecho fletes de 12.300, 20 enero a 20 febrero próximos, Bahía Blanca a R. U. y Rotterdam, a razón de 14/. Es digno de anotar que este mismo buque había sido comprometido recientemente a 13/9, Buenos Aires, B. Blanca, Londres.

Como era de esperar, dada la depreciación del dolar, las transacciones en el sector norteamericano se realizan con flojedad. Esta baja afecta los trigos canadienses, encareciéndolos; de aquí que los compradores se sostengan en actitud expectativa. En Montreal se hacen fletes de mediano tonelaje a razón de 1/9 q. r., para Londres. Aparecen más animados los cargadores de azúcar cubano y se fleta en buques de pequeño tonelaje a 15/para diciembre próximo, R. U., Havre y Amsterdam.

Los nitratos chilenos provocan buena demanda y se fleta a tipos remuneradores. Hay noticias de fletes, tonelaje medio, al tipo de 19/9, para despachar en diciembre a puertos Burdeos y Hamburgo, lo que representa sobre los anteriores una ligera elevación.

En la zorra australiana aparecen reservados los cargadores; pero se manifestó demasiado pronto un número exagerado de tonelaje disponible y volvieron a caer los tipos. Se han hecho transacciones para legumbres a un tipo más estable, Dairen a Rotterdam y Hamburgo a 24/9, gran tonelaje. Los otros mercados orientales no muestran variación apreciable.

CARBONES

El mercado galés, aunque continúa bien impresionado no aparece muy activo estos últimos días porque la densa niebla retrasa la llegada de los buques a Cardiff. Lo mismo aquí que en Newport, los buques a la carga bajaron sensiblemente por esta circunstancia. Las perspectivas para la segunda quincena de noviembre no son del todo satisfactorias. No hay cambios en las cotizaciones de coques y aglomerados.

La demanda en el mercado de Swansea, se ha restringido y los precios aparecen débiles. En los últimos días de la quincena parecía volver a mejorar esta impresión, especialmente para las variedades buenas de la antracita. Se cotizan bien los mejores tipos de cortado a máquina y tienen poca oferta. Abundan las granzas lavadas, sobre todo para embarque inmediato. Las variedades de menudos y bituminosos mantienen buena cotización. Los cribados de vapor se obtienen fácilmente.

Hay una creciente actividad en Newcastle reflejo de la situación favorable de este mercado. Existe demanda para embarques inmediatos y diferidos. Las mejores clases de vapor están comprometidas. Las autoridades navales de Estonia negociaban estos días la adquisición de un buen número de toneladas de vapor en la cuenca del Northumberland. Se cotizan bien las variedades de Tyne y otras para gas. Los navieros alemanes han comprometido 50.000 tons. de vapor.

Continúa bien la situación en el mercado de Glasgow, aunque se ha estacionado la demanda exterior. Los cribados de vapor se cotizan firmes y los Fife continúan ofreciéndose baratos; mejora la posición de los Lanarkshire para los cribados debido a la demanda del mercado doméstico que siempre se activa en esta estación. La tendencia, en general, es firme y algunos puntos aún llega a mejorar.

RIESGO MARÍTIMO

RAPORT SOBRE LA SITUACIÓN DEL SEGURO DE TRANSPORTES EN 1932-33

El porcentaje de siniestro ocurridos, y sobre todo los de pérdida total, no es desproporcionado con el tonelaje de la flota española, antes bien acusa una mejoría con respecto al ejercicio anterior.

Sin embargo, ese porcentaje resulta crecido en proporción a las primas recaudadas en nuestro país en concepto de seguros. Este fenómeno obedece a dos causas:

La primera, el que siguen, desgraciadamente, desplazándose de nuestro mercado el seguro de las flotas españolas más importantes, que viene efectuándose de antiguo, principalmente por Inglaterra, por medio no sólo de los Lloyds, sino de Compañías inglesas a prima fija que no se hallan inscritas ni autorizadas para trabajar en nuestro país, originándose no solamente la falta de primas, sino además un perjuicio para el Erario español, puesto que esas operaciones no pagan impuestos al Estado.

El Comité Español de Aseguradores Marítimos se puso al habla con los colegas ingleses para ver si podía evitarse esta anomalía, y aún cuando éstos mostraron buena disposición, no se ha llegado aún a una solución concreta.

Este asunto preocupa a la Inspección Oficial de Seguros, y de no terminar prontamente con dicha anomalía en el terreno amistoso, seguramente se dictarán disposiciones oficiales que pongan fin a este estado de cosas.

Esto explica que los aseguradores españoles por acuerdo del Comité de Barcelona, hayan

tenido que oponerse siempre, ante la Unión Internacional de Transportes, a la cláusula llamada de desplazamiento en los contratos de reaseguro.

La segunda causa que vino a producir el desnivel, entre primas y siniestros, es el número de buques que hay amarrados o parados en puerto, debido a la falta de tráfico por disminución en el negocio de exportación y asimismo en el cabotaje.

Al proceder a la disminución de prima por amarre, queda una parte alícuota tan pequeña para la estancia en puerto que no compensa la gravedad del riesgo durante los meses que el buque navega.

Si el buque navega tres meses al año y se cobra nada más que la prima entera de estos tres meses y la correspondiente a los nueve meses de estancia en puerto, resulta en conjunto una prima que no remunera el riesgo de navegación, que suele ser el período peor del año.

La prima aislada para el seguro de estancia en puerto, quizá sería remuneradora con un gran número de operaciones, pero con escaso número de ellas no es posible obtener beneficios, por la razón antedicha.

Concretada la actuación de las Compañías españolas a la parte exigua de mercado que le queda, el Comité Español de Aseguradores Marítimos de Barcelona, funciona con mucho éxito por medio de su Comisión de Cascos en la fijación de las primas de los seguros, que

ha conseguido ir elevando a lo que deben ser y que se mantienen por las Compañías componentes, si bien, claro es, se ven obligadas a ceder cuando se encuentran en concurrencia con Compañías inglesas.

Además de la mejora en las primas, dicho Comité ha conseguido asimismo, sanear las condiciones de los seguros, no solamente asegurando a condiciones más beneficiosas para el asegurador que los contratos antiguos, sino además utilizando con la frecuencia necesaria la cláusula de doble valoración para pérdida total, que, en algunos casos, ha llegado a fijarse en el 50 por 100 del valor asignado para averías particulares, sobre todo en los buques «tramp», en virtud de la baja comercial del valor de los buques, mientras contrariamente ha subido enormemente de precio la ejecución de las reparaciones.

Asimismo, dicho Comité Español de Aseguradores Marítimos de Barcelona, está en vías de terminar, para poner en práctica próximamente, un modelo de póliza uniforme para el seguro de cascos, con unas condiciones muy liberales y que se adaptan a las del «Institute of London Underwriters», ya que éstas son solicitadas frecuentemente por los armadores españoles.

En cuanto al seguro de mercancías y vista la limitación del campo para el seguro de cascos, hay una gran competencia en esos negocios y sobre todo en aquellos pudieran llamar-

se normales, o sean de seguros de mercancías F. A. P. SAUF. y F. A. P. absoluty.

En esta clase de negocios se da el fenómeno de que todos los años se acaparan los mejores asuntos por una compañía que se ha inscrito de nuevo, generalmente extranjera, y al año siguiente se inscribe otra nueva que se lleva las pólizas de la anterior y la desplaza mediante una reducción más en las primas.

Con este sistema puede comprenderse que las primas que se obtienen son irrisorias y cuando ni aún así se logran las pólizas, se conceden unas condiciones particulares con una cobertura de riesgos que debieran de ser inasegurables, ya que hacen el negocio ruinoso.

No obstante esta realidad algo pesimista, el núcleo de aseguradores españoles más importante en lo que hace al seguro de cascos, acompañado de muchas Compañías extranjeras inscritas en lo que se refiere al seguro de mercancías, no pierden la serenidad, y por medio del Comité Español de Aseguradores Marítimos de Barcelona, mantienen una estrecha unión para seguir saneando el negocio, pues prefieren obtener este fin, aún cuando suscriban en conjunto menor número de operaciones y en defensa del interés común nacional e internacional del seguro.

R. IPARRAGUIRRE.

Director de «La Unión y El Fénix Español».

MUTUA DE SEGUROS DE LA FEDERACION ESPAÑOLA DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA
Marqués de Cubas, 25. - MADRID

APROBADA POR REAL ORDEN DE 18 DE NOVIEMBRE DE 1928

SEGURO DE BUQUES

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

Capitales asegurados: 32.645.245 PESETAS.

Siniestros pagados hasta el 31 de Marzo de 1933: 1.345.003,19 PESEAS.

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

GUMERSINDO JUNQUERA

GIJÓN - MUSEL

Armador - Consignatario de Buques
Carbones - Fletamentos



VAPORES

TELÉFONO 17-00

APARTADO 176

LUIS ADARO.....	3 400 Tons.
GUMERSINDO JUNQUERA.	5.800 »
MARUJA Y AURORA	6 850 »

TELEGRAMAS:

JUNSECA

GIJON

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

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 Argüe-
lles, 4; La Coruña: Avenida de los Mártires de Jaca, 8; Gijón: Instituto. 4 y 6; Sagunto: Libertad,
26; San Sebastián: Francisco Andoanegui, 45 (Pasajes de San Pedro); Vigo: Tomás Alonso, 363 (Bouzas)
o a sus agentes: D. Alberto Alonso Berrueta, Usandizaga, 21 - San Sebastián y Francisco Andoane-
gui, 5 Pasajes de San Pedro y D. Santiago Montenegro, Giner de los Ríos, 31-Vigo.

Agente en Gijón: **DARÍO VEGA** :-: Trinidad, 23

EN FAVOR DE NUESTRA FLOTA

SE PRECISA FACILITAR EL DESGUACE Y LA CONSTRUCCIÓN

El ministro de Marina, hablando con los periodistas días pasados, ha hecho las manifestaciones siguientes:

«Se tiene estudiado un proyecto de ley para elevarlo al próximo Consejo sobre la des-nacionalización de los buques mercantes. Hay paradas en puerto más de trescientas mil toneladas, como consecuencia de la crisis mundial, que podían ser vendidas a otros países y en virtud de este proyecto de ley se realizaría la venta con la obligación de construir otros buques con materiales nacionales y en astilleros de la nación, en sustitución de los vendidos.»

Muy plausible es, en principio, la medida que ha expuesto el señor Pita Romero, puesto que va siendo hora de darse cuenta de que hay más de 300.000 tons. de buques amarrados en los puertos de la Península, y que la grave crisis de la navegación reclama con toda urgencia la necesidad de adoptar fórmulas enfocadas a resolver el precario estado de esta rama industrial.

Ahora bien, lo que posiblemente no será muy fácil es la venta de barcos a otros países; para ello basta objetar que nuestra flota es vieja en un elevado porcentaje, y si de vender estos buques se trata, únicamente como chatarra se lograría, puesto que en el mercado mundial se ven todos los días numerosas tran-

sacciones de tonelaje relativamente moderno a precios sumamente bajos. Si por el contrario, el proyecto se refiere a ventas de nuestros barcos de reciente construcción, los beneficios estarían exclusivamente representados en el trabajo que tendrían los astilleros al obligar a los navieros a construir tonelaje que reemplazase al vendido. Pero esta idea hay que descartarla por lo imposible de llevarla efecto. Al vender buques, hoy día desvalorizados por la crisis del tráfico marítimo, lo que se obtuviera por ellos, supondría bastante menos que el coste de otros nuevos que los sustituyeran, y ello en proporción muy considerable a lo conseguido en la venta. Además, si, como antes se dice, hay 300.000 toneladas sin fletes, y se pretende vender barcos y sustituirlos en la misma proporción, el problema subsistirá, mientras que no lo remediasse una reacción del tráfico.

En fin, como las manifestaciones del señor ministro de Marina han sido hechas en forma muy ambigua, y como desconocemos el fondo del proyecto a que se refirió, no podemos criticar lo que se intenta llevar a efecto, aunque sí el exponer nuestra humilde opinión sobre dicho asunto.

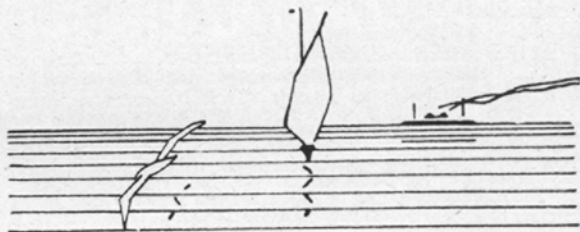
Indiscutiblemente, la crisis del tráfico marítimo lesiona al presente los intereses de todos los países poseedores de flotas de alguna

importancia. Esto sucede también en nuestra marina, aunque aquí el problema estriba en una muy esencial parte en que la mayoría de los barcos son viejos y como consecuencia ineficientes, de ahí el grave riesgo de su explotación actual, ya que ésta resulta antieconómica, no dando lugar a rendir utilidades, puesto que cuando las hay, son absorbidas por los astilleros en las constantes reparaciones a que es preciso someterlos, dada su edad. Este es el problema que necesita ser atacado. ¿Cómo? Todos esos barcos antiguos deben ser desguzados o vendidos—si es que hay quien los compre, lo cual dudamos—concediendo el Gobierno español primas al desguace y a la venta, con la condición desde luego, de que los navieros se comprometan a construir otros barcos, pero no en proporción al tonelaje desnacionalizado o desaparecido, sino en un 50 por 100, cuando más, ya que los tiempos que corren no aconsejan tener mucha flota—error que están pagando muy caro hoy día muchos países—, sino poca y buena. Se impone, pues, la creación del Crédito Marítimo, como panacea para todos los males que sufre nuestra Marina Mercante.

También es preciso objetar, que nuestra flota es de reducido tonelaje en la proporción que debiera ser—si queremos hacer parangón

con la que tienen otras naciones—para un país como España, de extensa costa marítima. Hacemos esta manifestación aunque parezca paradójica exponerla en los momentos en que se puede comprobar la considerable cifra de tonelaje inactivo y después de aconsejar no construir más que la mitad del que desapareciera. Pero como ello se debe, en gran parte, a la calidad de nuestros barcos, viejos y antieconómicos, que no pueden navegar con los fletes que actualmente se cotizan, y cuando lo hacen es dentro de un reducido radio de acción, de ahí que nos libremos de contradicción, puesto que otras banderas son las que acaparan mercados que pudiéramos llamar netamente nuestros. La renovación que propugnamos, siendo en un principio a base de un 50 por 100, evitaría tal intromisión y lograría la reconquista de los mercados, permitiendo que la construcción de tonelaje fuese en aumento, hasta conseguir una flota digna de nuestro país.

EL CAPITÁN RECKLESS.



CANIVELL Y FERNÁNDEZ LTDA.

TIPOS ESPECIALES PARA MOTORES
Y MÁQUINAS MARINAS

Oficinas: Humedal, n.º 3
Almacenes: Sanz Crespo

GIJON

EL TRABAJO EN LOS ASTILLEROS

Mejoría en las cifras de construcción

La posición constructora es mejor que era, pero la mejoría no ha sido apreciable todavía en relación a la capacidad de los astilleros. Las cifras del Registro del Lloyd relativas al último trimestre, publicadas a mediados de octubre, señalan que las factorías de Gran Bretaña y Norte de Irlanda:

a) Se han comenzado los trabajos de 37 buques, 39.670 tons. bruto, que comparadas con 26 buques de 50.050 tons. en segundo trimestre, y 33 buques de 77.306 tons. en el primero, dan un total para los primeros nueve meses del año de 167.026 tons. En el período correspondiente del año anterior fueron solamente 64.506 tons. y 94,719 toneladas en 1931,

b) Los astilleros británicos botaron 45 buques de 42.070 tons. grueso, comparadas con 14 buques, 11.036 tons. en el segundo trimestre y 13 buques, 12.942 tons. en el primero. El tonelaje botado durante los primeros nueve meses de 1933, se eleva a 66.055 toneladas, contra 152.463 tons. en 1932 y 395.959 tons. en el anterior, 1931.

c) A fines de septiembre estaban construyéndose en Gran Bretaña 87 buques, 303.762 tons., comparado con 84 buques, 287.502 tons. que se construían hace tres meses.

Mientras que a fines de septiembre el tonelaje en el cual se había suspendido el trabajo, eran 18 buques de 140.122 tons., cifra

idéntica a la registrada a últimos de junio, el total de tonelaje en obra ahora sostiene la tendencia ascendente que se advierte desde principios de este año.

La siguiente tabla muestra la distribución del trabajo en curso, incluso el trabajo suspendido:

	Septiembre 1932		Septiembre 1933	
	Tons.	%	Tons.	%
Clyde.....	167.280	70,2	189.247	62,3
N. E. Cost....	31.188	13,1	52.345	17,2
Belfast.....			40.500	13,4
Otros centros	39.965	16,7	21.670	7,1
TOTAL...	238.433	100,0	303.762	100,0

Aparte del nuevo Cunarder, los buques mayores de los que se construyen son cuatro motores, en Belfast, de 8.000 a 10.000 toneladas cada uno. En total, fueron 42 buques de 2.000 a 1.000 tons. bruto, de los cuales 20, incluso dos tankers de 14.600 tons., eran vapores; y 13, incluso dos tankers, eran motonaves. De los buques en construcción, 18, 57.036 tons., lo son para compradores extranjeros o para la venta.

LA SITUACIÓN EN OTROS ASTILLEROS

En los demás astilleros se comenzaron los trabajos de construcción durante el tercer trimestre para 29 buques, 71.102 tons., comparadas con 37 buques, 70.880 tons.; las cifras correspondientes en 1932 y 1931 fueron, res-

pectivamente, 120.657 toneladas y 554.047 toneladas.

Se botaron en los mismos astilleros 45 buques con 90.233 tons. en el tercer trimestre; 69 buques, 68.288 tons. en el segundo; y 42 buques, 79.791 tons. en el primero. Representa 238.312 tons. en los nueve primeros meses de 1933; en el año anterior fueron 354.685; y

En septiembre 30, estaban construyéndose 129 buques, 452.990 tons., comparadas con 125 de 444.993 tons. a fines de junio y 134, 662.634 tons. hace un año.

De los buques que se construyen en estos astilleros (un vapor y cuatro motonaves) exceden las 10.000 tons. bruto, y 67, son de menos de las 2.000 tons. Hay, pues, 55 buques (47 motonaves y 8 vapores) de 2.000 a 10.000 toneladas.

En la actualidad, del tonelaje no inglés, hay 87 buques 326.801 tons., incluso 15 tankers de 115.878 tons., impulsados por motor, lo que significa el 72 por 100 del tonelaje total en construcción fuera de los astilleros británicos.

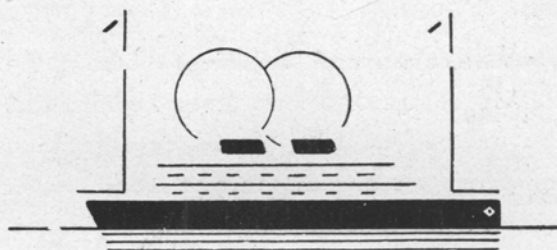
La siguiente tabla resume sumariamente el tonelaje en construcción en todo el mundo a fines de septiembre, este año y el anterior.

El aumento de tonelaje que se construye en astilleros no británicos, referido al lapso fin de junio a fin de septiembre, es el primer incremento en el total mundial, es el primero que se registra desde hace cerca de cuatro años:

	Septiembre 1932		Septiembre 1933	
	Tons. bruto	%	Tons. bruto	%
Gran Bretaña	288 433	26,4	303.762	40,1
Francia.....	109.285	12 1	95 838	12 7
Japón.....	46 441	5,2	85.570	11,3
Suecia.....	73 480	8 2	71.440	9 5
Holanda.....	40 349	4,5	40.862	5,4
Dinamarca...	19 063	2,1	31 970	4 2
ESPAÑA....	21.412	2 4	31 924	4,2
Alemania....	80.770	9 0	30 300	4,0
Italia....	127 969	14 2	27.076	3,6
Estados Unidos	124 703	13 8	14.654	1,9
Noruega.....	10 980	1 2	11.310	1,5
Otros países.	8 182	0 9	12.046	1,6
TOTALES...	901.067	100 0	756.752	100,0

EL CAPITÁN RECKLESS.

Noviembre de 1933.



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

ESTADÍSTICA PESQUERA

Importación y exportación en 1933

COMERCIO ESPECIAL

NOMENCLATURA		ENERO A AGOSTO			
		IMPORTACIÓN		EXPORTACIÓN	
		Cantidad Q. M.	Valor Pesetas oro	Cantidad Q. M.	Valor Pesetas oro
Bacalao y pez palo	1933...	310.136	14 901.837	1.572	191.852
	1932...	316.573	14.340.289	433	90.454
	1931...	309.642	20.316.728	746	98.461
Polvo de pescado	1933...	1	101	150	3.193
	1932...	1	118	200	3.260
	1931...	14	2.166	199	4.946
Pescados frescos o con la sal indispensable para su conservación....	1933...	11.208	673.183	13.266	1.059.957
	1932...	7.358	422 348	19.122	1.259.875
	1931...	16.560	987.152	32.470	2.962.043
Sardina salada y prensada	1933...	1	61	15.366	454 293
	1932...	7	513	10.492	347.524
	1931...	163	12.101	8.057	550.383
Los demás pescados salpseudados, ahumados o escabechados, excepto los en lata	1933...	1.921	217.627	6.436	408.459
	1932...	1.504	435.847	10.130	734 038
	1931...	1.744	340.902	9.264	738.665
Langostas	1933...	289	59.961	61	23.070
	1932...	317	68.907	58	14.689
	1931...	340	76.418	7	3.656
Ostras, excepto las de cría	1933...	492	68.908	>	>
	1932...	289	40.516	3	144
	1931...	468	65.480	>	>
Mariscos y ostras de cría para parques	1933...	11.753	769.795	350	9.770
	1932...	11.057	735.517	426	18.269
	1931...	11.920	861.508	1.278	20.613
Sardinias en conserva en lata.....	1933...	72	12.128	94.288	7.141.884
	1932...	11	1.344	103.198	7.732.296
	1931...	16	5.141	127.392	13.101.363
Conservas de pescados y mariscos excepto las sardinias.....	1933...	2.438	8.098	5.326.223	4.828.979
	1932...	3.893	9.774	7.439.149	7.456.831
	1931...	4.284	20.709	9.740.711	14.287.059



Lubrificantes MARYLAND

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

Maryland, S. L.

Plaza 6 de Agosto
(esquina a Pelayo)

MARKA REGISTRADA Apartado núm. 140 GIJÓN Teléfono núm. 22-20

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-PRODUCTO 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.—VIGUERIA 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 baería 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



SECCIÓN DE PESCA



BUENOS PRECIOS

Durante la quincena finada, las parejas que actuaron en estas playas, hicieron mareas de regular número de cajas, sobresaliendo, como en fechas anteriores, la pescadilla y «gallos». Con mejores resultados calaron las que fueron a la Estaca, trayendo a este puerto buena cantidad de pesca, en que, como en las mareas de aquí, predominaron también las clases antes indicadas, aunque en tamaño más pequeño. La merluza y el besugo, continúan esca-seando:

A pesar de no haber sido esta quincena de pesca abundante, ha tenido una favorable

nota, como fué la de los precios que rigieron, cotizaciones las cuales no se alcanzaban desde hacía mucho tiempo, como puede observarse por la relación que insertamos al pie; tan es es así, que llegó a pagarse la caja de pescadilla a 44 pesetas.

Estos precios no rigieron más que en la primera mitad de la quincena, ya que en los días sucesivos coincidieron en la venta varias parejas de la Estaca, que con su abundante cantidad de pescado produjeron un descenso en las cotizaciones. Pero no obstante, aún continuó pagándose bien, y de desear sería que los precios se mantuvieran así por algún tiempo.

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

CLASE DE PESCA	26	27	28	30	31	1	2	3	4	6	7	8	9	10
Merluza.....	3,88	3,89	3,80	4,10	3,79	4,09	3,89	3,89	3,79	3,99	3,74	4,00	3,74	3,89
Pescadilla....	1,30	1,35	1,32	1,36	1,28	1,33	1,28	1,37	1,32	1,32	1,34	1,40	1,25	1,43
Besugo.....	1,79	1,54	1,69	1,78	1,76	2,12	2,09	2,09	2,00	2,20	2,15	2,30	2,19	2,39
Panchos.....	1,00	»	»	1,90	»	1,20	1,09	1,00	1,00	1,00	1,14	1,15	1,09	0,93
Gallos.....	0,99	1,00	1,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,96	0,90	1,00	1,00	1,00	1,00
Congrio.....	2,00	2,00	2,45	2,20	2,00	2,00	2,28	2,00	2,00	2,19	1,85	2,29	2,05	2,19
Congria.....	1,19	1,39	»	»	1,55	1,47	1,90	1,50	1,50	1,60	1,50	1,57	1,47	1,51
Reyes.....	1,00	1,00	»	0,73	»	1,00	1,49	1,00	»	»	1,00	»	»	»
Barbadas....	0,77	0,80	»	»	0,74	0,71	0,69	0,70	1,00	0,67	0,76	0,75	0,75	0,72
Calamares....	2,00	1,70	1,83	»	»	»	2,80	»	»	»	»	»	1,64	»
Potas.....	0,97	0,81	»	0,93	0,85	0,77	1,00	0,58	0,91	0,76	0,73	0,84	0,77	0,88
Matute.....	0,33	0,39	0,50	0,33	0,35	0,33	0,33	0,38	0,33	0,33	0,39	0,33	0,37	0,33
Pelao.....	0,33	0,32	0,50	0,33	0,42	0,36	0,33	0,36	0,33	0,33	0,34	0,33	0,40	0,33
Chicharros...	0,33	»	»	0,33	»	»	0,33	»	0,33	0,33	»	0,33	»	0,33
Langostinos..	»	5,93	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Bonito.....	»	1,54	»	»	1,41	»	»	»	»	»	1,61	»	»	»
Almejas.....	»	1,36	1,69	1,59	1,55	1,39	1,41	1,38	1,32	1,34	1,40	1,22	1,16	1,23
Abadejo.....	»	»	»	1,60	»	1,63	2,12	»	1,89	2,00	1,74	1,72	»	»
Mero.....	»	»	»	»	»	3,00	»	»	»	3,64	»	»	»	»
Gallapotas...	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,21	»	1,21	»
Lenguados...	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5,00	»	5,00	»

Movimiento habido en los turnos para la carga de carbón por es

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====				
26 Octubre.	30 Octubre.	Manelina R	2.500	Cartagena.
31 id.	4 Nobre.	Mina Carrio	3.900	Málaga.
31 id.	10 id.	V. Ruiz Senen	5.750	Barcelona.
8 id.	cargando	Rita Sister	3.700	Id.
8 id.	esperando	Ciaño.	3.650	Id.
10 id.	,	Nuestra Señora del Carmen	5.300	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
27 Octubre.	1 Nobre.	José Navia Osorio.	1.600	Cádiz.
31 id.	6 id.	Abando	3.600	Vallcarca.
4 Nobre.	cargando	Norte.	5.000	Barcelona.
9 id.	esperando	Monchu	2.300	Sevilla.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
20 Octubre.	26 Octubre.	G. Fierros	2.350	Motril.
23 id.	27 id.	Sama.	1.040	Bilbao.
26 id.	28 id.	Agadir	620	Id.
27 id.	2 Nobre.	Villamanrique	2.400	Vallcarca.
1 Nobre.	10 id.	Urola.	6.200	Bilbao.
4 id.	cargando	Agadir	620	Id.
8 id.	esperando	Mina Piquera.	5.300	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
23 Sepbre.	28 Octubre.	María Santiuste	460	Santander.
26 id.	1 Nobre.	Ruda.	480	Vigo.
2 Nobre.	4 id.	Iturri-Ripa	400	San Sebastián.
2 id.	6 id.	Astillero	470	Id.
3 id.	cargando	María Santiuste	470	Santander.
6 id.	esperando	José María	500	Pasajes.
6 id.	,	Alejandro	400	San Sebastián.
8 id.	,	Juan Artaza	680	Pasajes.
10 id.	,	Iturri-Ripa	400	San Sebastián.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
20 Sepbre.	16 Octubre.	F. L. de Ibarra	4.600	Tarragona.
29 id.	19 id.	C. de Zubiria.	4.600	Id.
16 Octubre.	17 id.	Sama.	340	Bilbao.
18 id.	20 id.	Ruda.	480	Pasajes.
21 id.	26 id.	Llodio	340	Bilbao.
26 id.	28 id.	V. de Chávarri	2.600	Tarragona.
27 id.	30 id.	Sotón.	1.900	Bilbao.
4 Nobre.	4 Nobre.	Sama.	1.040	Bilbao.
6 id.	6 id.	Llodio	560	Id.
8 id.	9 id.	F. L. de Ibarra	4.600	Tarragona.
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
18 Octubre.	28 Octubre.	G. Junquera	5.800	Barcelona.
20 id.	26 id.	Río Miera	1.000	Santander.
25 id.	28 id.	C. Hevia	220	San Sebastián.

G I J O N

ertos desde el 25 Octubre al 10 de Noviembre de 1933

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
25 Octubre.	26 Octubre.	Llodio	560	Bilbao.
26 id.	28 id.	Manelina R	1.000	Cartagena.
27 id.	28 id.	Emma	40	Vegadeo.
27 id.	1 Nobre.	Josefa Mari	230	Coruña.
28 id.	30 Octubre.	Mont Seny	900	Bilbao.
30 id.	3 Nobre.	Titina	90	Vigo.
31 id.	1 id.	Jesús Antonio.	1.550	Bilbao.
1 Nobre.	1 id.	Juan Artaza	580	Pasajes.
1 id.	4 id.	Numa	4.300	Barcelona.
1 id.	1 id.	Llodio	900	Bilbao.
1 id.	esperando	Amelia	150	Coruña.
1 id.	4 Nobre.	Cabo Corona.	2.100	Málaga.
2 id.	7 id.	Bodón	1.000	Pasajes.
3 id.	7 id.	Cervantes	214	Coruña.
3 id.	3 id.	Mina Sorriego	160	Santander.
4 id.	4 id.	Airoso.	130	Coruña.
4 id.	7 id.	Chacartegui 3	200	Zumaya.
6 id.	6 id.	Llodio	340	Bilbao.
7 id.	9 id.	Aller.	220	Zumaya.
8 id.	esperando	Lekeitiarra	210	Bilbao.
8 id.	,	Mont Seny	840	Id.
8 id.	,	Manuela E.	280	Vigo.
9 id.	cargando	Ciaño	1.000	Motril.
10 id.	esperando	Mariavi	360	Santander.
10 id.	cargando	Llodio	300	Bilbao.
10 id.	esperando	Sama.	1.040	Id.
10 id.	,	Nuestra Sra. del Carmen	360	Para consumo.
===== G I J Ó N - D A R S E N A . F . C . D E L A N G R E O =====				
9 Octubre.	26 Octubre.	Monte Faro	180	Coruña.
10 id.	25 id.	Aller.	220	San Sebastián.
14 id.	27 id.	Galicia	320	Id.
16 id.	28 id.	San Jorge	260	Bilbao.
19 id.	31 id.	Sotillo	200	Zumaya.
20 id.	30 id.	Belarmina	140	Bilbao.
23 id.	31 id.	José G. Trevilla	260	Zumaya.
23 id.	1 Nobre.	Mariavi	360	Id.
23 id.	2 id.	Asunción.	250	Villagarcía.
27 id.	4 id.	Begoña 7.	210	S. Sebastián.
1 Nobre.	6 id.	R. Espinosa	135	Coruña.
2 id.	8 id.	Joven Conchita	200	Bilbao.
2 id.	9 id.	Galicia	320	San Sebastián.
4 id.	10 id.	Zubieta	165	Zumaya.
4 id.	10 id.	Josefa	300	Id.
6 id.	cargando	Antonieta	130	Elanchove.
7 id.	,	Lalin.	150	Santander.
7 id.	esperando	Ednrne	200	Bermeo.
7 id.	,	Dionisia	260	Id.
10 id.	,	Evaristo	40	Navia.

A V I L E S

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

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Octubre.				
12 Octubre.	21 Octubre.	Santiago López	3.845	Barcelona.
20 id.	21 id.	Asturias	61	Luarca.
19 id.	23 id.	Hernani	420	San Sebastián.
23 id.	23 id.	Luis Vives	6	Ferrol.
23 id.	23 id.	Jone Miren	10	Id.
22 id.	24 id.	Caruso	1.337	Bilbao.
22 id.	24 id.	Cementos Rezola	40	Ferrol.
24 id.	24 id.	Portland	100	Tarragona.
21 id.	25 id.	Antonio Satrustegui	3.592	Bilbao.
24 id.	25 id.	Cabo Blanco	220	Gijón.
22 id.	27 id.	Río Besaya	1.064	Alicante.
25 id.	27 id.	Lclina	400	Zumaya.
25 id.	27 id.	Margarita	322	Vigo.
27 id.	27 id.	Río Tajo	200	Gijón.
23 id.	27 id.	Río Navia	41	Tapia.
25 id.	27 id.	Pepín Suárez.	20	Luarca.
27 id.	28 id.	Arnao	132	Requejada.
27 id.	30 id.	Hernani	420	San Sebastián.
27 id.	30 id.	Manuel	241	Betanzos.
30 id.	31 id.	Capricho	155	Id.
TOTAL..			12.635	
1.^a decena de Noviembre.				
25 Octubre.	1 Nobre.	Caruso	1.365	Pasajes.
26 id.	2 id.	Inocencio Figaredo	4.766	Tarragona.
1 Nobre.	3 id.	Pepín.	540	Vigo.
31 Octubre.	3 id.	Río Miera	970	Sevilla.
22 id.	3 id.	Nemrod	80	Marín.
1 Nobre.	4 id.	Guillermo Schulz.	3.520	Barcelona.
2 id.	4 id.	Aida	317	Pasajes.
3 id.	4 id.	Arnao	96	Requejada.
4 id.	6 id.	Asturias	21	Luarca.
30 Octubre.	8 id.	Juan M. Urquijo	2.840	Alicante.
6 Nobre.	8 id.	Zuloaga	214	Coruña.
1 id.	8 id.	Caruso	1.355	Pasajes.
8 id.	9 id.	Arnao	127	Requejada.
8 id.	9 id.	Manuel	14	Cedeira.
2 id.	10 id.	Inogedo	440	Pasajes.
5 id.	10 id.	Hernani	420	San Sebastián.
TOTAL...			17.085	

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

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

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Octubre.				
16 Octubre.	21 Octubre.	Bodón	878	Vigo.
17 id.	21 id.	Jaime Girona.	3.398	Bilbao.
19 id.	21 id.	Astillero	497	Pasajes.
15 id.	22 id.	Nervión	1.111	Bilbao.
21 id.	23 id.	Vito	188	San Sebastián.
19 id.	24 id.	El Caudal	1.075	Bilbao.
21 id.	24 id.	Pepín.	534	Pasajes.
18 id.	24 id.	F. R. San Pedro	3.457	Bilbao.
24 id.	26 id.	Castro-Alén	2.059	Gandía.
25 id.	26 id.	Josefa	309	Pasajes.
27 id.	27 id.	Ana	324	Id.
23 id.	27 id.	M.de Urquijo	3.748	Bilbao.
26 id.	27 id.	Cementos Rezola 2	648	San Sebastián.
25 id.	30 id.	Jaime Girona.	3.405	Bilbao.
26 id.	31 id.	Nervión	1 092	Id.
TOTAL....			22.723	
1.^a decena de Noviembre.				
31 Octubre.	1 Nobre.	José María	521	Pasajes.
17 id.	1 id.	Aurora	1.000	Bilbao.
27 id.	1 id.	Juanes	180	San Sebastian.
27 id.	2 id.	F. R. San Pedro	3.479	Bilbao.
31 id.	4 id.	M. de Urquijo.	3.565	Id.
3 Nobre.	5 id.	Ana	313	Zumaya.
2 id.	5 id.	Monte Faro	191	Coruña.
5 id.	7 id.	Juanes	198	Pasajes.
2 id.	7 id.	Jaime Girona.	3.079	Bilbao.
8 id.	8 id.	Monchu	179	Gijón.
5 id.	8 id.	Aurora	1.003	Bilbao.
6 id.	8 id.	Vito	197	San Sebastián:
7 id.	10 id.	Alberto	687	Corcubión.
9 id.	10 id.	Capricho.	134	Coruña.
6 id.	10 id.	Pepín Suárez.	61	Luarca.
TOTAL...			14.787	

EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

Toneladas de carbón embarcadas por los diferentes cargaderos que se citan durante la 2.^a decena de Octubre y 1.^a de Noviembre de 1933

	3. ^a DECENA	1. ^a DECENA
MUSEL		
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.	Turno 1. ^o	3.870,82
	Id. 2. ^o	2.655,71
	Id. 3. ^o	5.804,18
	Id. 4. ^o	1.947,66
	Grúas chicas	371,80
MUSEL		
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.	Cargaderos	17.788,40
	Grúas chicas	1.728,30
GIJÓN-DARSENA		
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.	Cargaderos	2.909,82
	Muelles	425,00
Totales en las dos decenas	37.501,69	47.625,43
AVILÉS	12.635,00	17.085,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA	22.723,00	14.787,00



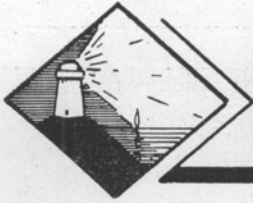
Domicilio social y dirección: **ABBAÑA (Asturias)**

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

Dirección telegráfica: **FÁBRICA-MIERES**

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

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



INFORMACIONES VARIAS



D. LUIS JUNQUERA ADARO

Ha fallecido en Cercedilla (Madrid), el distinguido joven gijonés don Luis Junquera Adaro, hijo de nuestro respetable amigo el prestigioso ingeniero de Minas y armador de este puerto don Gumersindo Junquera.

El finado paga muy joven su tributo a la muerte, pues sólo contaba veintiocho años de edad, y desde hace bastante tiempo se hallaba delicado de salud, sin que fuese posible evitar tan prematuro final todos los recursos de la Ciencia y los cuidados de su amante familia.

A toda ella enviamos nuestro sentido pésame, especialmente a sus padres, deseándoles la resignación necesaria en estos momentos de dolor.

COMPRA-VENTA DE BUQUES

Vapor «Mary Eli»; casco de acero; construido en el año 1897; de 1.080 tons. de registro bruto y 1.560 tons. d. w. Vendido en 150.000 pesetas por D. Antonio Larrea, de Bilbao, a compradores españoles.

Vapor «Río Besaya»; casco de acero; construido en el año 1921; de 795 tons. de registro bruto y 584 tons. netas. Vendido por la Naviera Montañesa S. A., de Santander al Sucesor de la Viuda de E. Illueca, Grao-Valencia.

BOTADURA DE UN BUQUE

En los astilleros de la Unión Naval de Levante se ha botado al agua un buque petrolero para la «Campsa», asistiendo al acto las autoridades e ingenieros, alto personal de los astilleros, obreros del mismo y numeroso público. Dicho buque lleva el nombre de «Campilio».

Después se verificó el acto de colocar el primer remache al primer buque que los mismos astilleros construirán para Méjico, con asistencia de la colonia mejicana y el cónsul de éste país.

BUQUE QUE CAMBIA DE NOMBRE

El vapor «Sardinero», recientemente adquirido por el importante naviero asturiano don Federico G. Fierro, ha pasado a denominarse «Ita».

LAS IMPORTACIONES DE CARBÓN ITALIANAS —

Durante los últimos siete meses, Italia compró al extranjero 4.814.807 tons. de carbón. En los dos años anteriores la cifra de importación de carbón fué 4.760.809 tons., en 1932 y 6.287,308 en 1931. El cuadro siguiente, de origen oficial, muestra (en miles de tons.) los principales países que proveyeron a Italia de dicho combustible:

	1933	1932	1931
G. Bretaña...	2.785	3.113	3.348
Alemania....	940	860	2.051
Polonia.....	368	288	294
Rusia.....	291	198	178
Sarre.....	190	179	174
Holanda....	110	20	4
Turquía....	42	31	25
Bélgica.....	33	8	1
Francia.....	24	30	49
Yuyooslavia...	12	28	35
EE. UU.....	0,5	—	120

LA SEGURIDAD EN EL MAR

La «Gaceta» del día 9 del actual publica una Orden del Ministerio de Marina aprobando el Reglamento para la aplicación del

Convenio Internacional de 1929 para la seguridad de la vida humana en el mar, en su capítulo IV (Radiotelegrafía), ratificado por el Gobierno de la República en 22 de junio de 1932.

Los buques obligados a llevar estaciones radiotelegráficas son los de pasaje, cualquiera que sea su tonelaje; los de carga de 1.600 tons. de arqueo total o más, y los que pertenezcan a líneas subvencionadas, si tienen 250 tons. de arqueo.

LAS ORDENANZAS DE ADUANAS

El Ministerio de Hacienda ha publicado en la «Gaceta» del día 8 del actual un Decreto modificando los capítulos I y II del apéndice número 27 de las Ordenanzas de Aduanas referentes a la revisión de los documentos de adeudo.

EL TONELAJE AMARRADO EN NORUEGA

Según la Asociación de Armadores no-

ruegos, había 117 buques de dicha nacionalidad, 682.225 tons., peso muerto, amarrados en noviembre, comparados con 127 y 593,485 respectivamente, en 1.º del mes anterior. Hay una reducción de 10 buques y 88,740 tons. peso muerto, durante el mes de octubre. Entre los buques amarrados en 1.º de noviembre, había 20 tanks, 186.600 tons. y en 1.º de octubre había respectivamente, 28 y 262.385 tons.

Aunque hubo una evidente mejoría durante el mes de octubre, hay la creencia de que no ha de durar mucho, pues los buques que actualmente están dedicados al transporte de la madera, volverán a amarrarse cuando de nuevo regresen.

CIFRAS DANESAS

En primeros de octubre había treinta buques amarrados, por 99.032 tons. Las mismas cifras referidas a 1.º de julio anterior, eran 32 y 104,765 tons.

Vda. e Hijos de ARREGUI

DURANGO

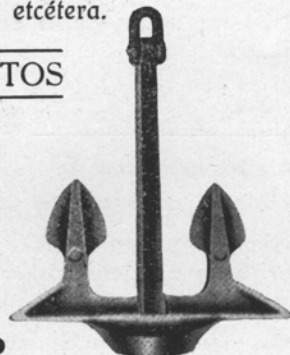
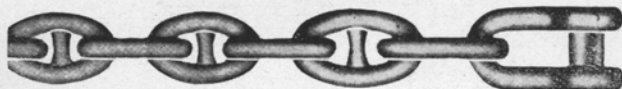
(Vizcaya)

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



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

EQUIPOS COMPLETOS DE BOYAS PARA PUERTOS



AGENTES DE VENTA:

PRODUCTOS INDUSTRIALES LTDA.

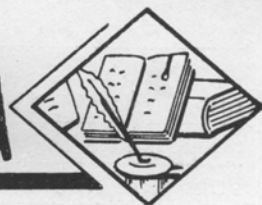
Apartado 179



BILBAO



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



DISPONIENDO EL PAGO A LA COMP.^a
TRASATLÁNTICA DE LA SUBVENCIÓN CO-
RRESPONDIENTE AL MES DE NOVIEMBRE

Visto el expediente instruído con motivo de petición de la Compañía Trasatlántica de abono de la cantidad de 1.024.862,92 pesetas, como subvención correspondiente a los servicios de que es concesionaria, por los relativos al mes de noviembre próximo:

Visto el informe de la Delegación Estado en dicha Compañía, fecha 20 del actual:

Visto el Decreto de 5 de enero último, autorizando a este Ministerio para asegurar la continuación de los servicios de Comunicaciones Marítimas Trasoceánicas hasta la vigencia de la nueva ley de Comunicaciones Marítimas:

Vista la Orden de este Ministerio, fecha 11 del mismo mes de enero, fijando las normas a que ha de ajustarse la prestación de los servicios de dicha Compañía:

Visto el informe de la Sección Económicoadministrativa de esa Subsecretaría, fecha 26 del corriente, en el que se hace constar que en la Subsección 2.^a, capítulo 2.^o, artículo 2.^o, «Subvención a los servicios de Comunicaciones Marítimas», existe crédito expreso para el pago de esta atención:

Considerando que con arreglo a la norma primera de la citada Orden de 14 de enero último, la Compañía Trasatlántica percibirá durante el primer semestre del presente año la subvención de 6.140.177,72 pesetas, debiendo estimarse que en el segundo semestre le corresponderá igual cantidad, ya que, según

se informa por la Sección Económicoadministrativa de esa Subsecretaría, existe en presupuesto cantidad bastante, y que la sexta parte de la expresada cantidad es un millón veinticuatro mil ochocientos setenta y dos pesetas con noventa y dos céntimos, que es, en efecto, la cantidad que ahora se solicita:

Considerando que la Delegación del Estado en la Compañía Trasatlántica, manifiesta en su informe que la demanda de la Compañía se halla conforme con las normas contenidas en la repetida Orden ministerial, y que puede disponerse el pago a partir de 1.^o de noviembre próximo:

Considerando que con arreglo a la norma primera por mensualidades anticipadas, estará obligada la Compañía a justificar los servicios en el plazo máximo de tres meses y que con fecha 23 y 24 del mes en curso, se han remitido por la Compañía los justificantes de los servicios realizados respectivamente en los meses de julio y agosto últimos.

En este Ministerio, de conformidad con lo propuesto por la Subsecretaría de la Marina civil, ha dispuesto que se proceda al pago a la Compañía Trasatlántica, a partir del día 1.^o de noviembre próximo, de la cantidad de 1.024.862,92 pesetas, como subvención correspondiente a los servicios de Comunicaciones Marítimas Trasoceánicas del citado mes de noviembre, deduciendo 13.323,22 pesetas como impuesto de 1,30 por 100 por pagos por el Estado, o sea un líquido de un millón once mil quinientos treinta y nueve pesetas setenta céntimos (1.011.539,70).

Madrid, 31 de octubre de 1933.

DISPONIENDO EL PAGO A LA TRASMEDI-
TERRÁNEA DE LA SUBVENCIÓN CORRES-
PONDIENTE AL MES DE NOVIEMBRE —

Visto el expediente con motivo de instan-
cia de la C.^a Transmediterránea, en solicitud
de abono de pesetas 1.674.320,50, como
subvención correspondiente a noviembre ac-
tual por los servicios de que es concesionaria:

Visto el informe de la Sección Económi-
coadministrativa de esa Subsecretaría fecha 28
de octubre próximo pasado, en el que se hace
constar que en la Subsección segunda, capí-
tulo 2.º, artículo 2.º, «Subvención a los ser-
vicios de Comunicaciones marítimas», existe
crédito expreso para el pago de esta atención:

Considerando que con arreglo al artículo
7.º del contrato celebrado entre el Estado y
la Compañía para la prestación de los servi-
cios de comunicaciones marítimas de sobera-
nía, percibirá dicha empresa la subvención
anual de 20.091.846 pesetas, cuya dozava
parte es, en efecto, la que ahora se solicita:

Considerando que con arreglo al artículo
74 de la misma disposición contractual, la jus-
tificación de los servicios realizados deberá efec-

tuarse dentro de los sesenta días siguientes a
su prestación, dando lugar toda demora en la
presentación de los justificantes a otra igual
en el abono de la subvención exigida, y que
con fecha 29 de setiembre fueron presentados
los justificantes de los servicios que efectuó la
Compañía durante el mes de agosto anterior:

Considerando que con arreglo al artículo
75 del referido contrato, todas las cantidades
que el Estado haya de satisfacer al contratista
en concepto de subvención, se pagarán con
el descuento a que se refiere el artículo 8.º
de la ley de Presupuestos de 30 de junio de
1892, con los aumentos que se establecieran
en lo sucesivo,

Este Ministerio, de conformidad con lo
propuesto por la Subsecretaría de la Marina
civil, ha dispuesto se proceda al pago a la
Cía. Transmediterránea de 1.674.320,50 ptas.,
como subvención correspondiente a los ser-
vicios de comunicaciones marítimas de Sobe-
ranía del mes de noviembre actual, deduciendo
21.766,16 ptas. como impuesto de 1,30 % de
pagos por el Estado, o sea un líquido de pe-
setas 1.652.554,34.—Madrid, 2-11-33.



Lubrificantes "Atlantic"



(Marca de Fábrica)

PINTURAS VEAR (S. L.)

FÁBRICA DE BARNICES, ESMALTES, PINTURAS PREPARADAS Y EN PASTA

ESPECIALIDADES PARA LA MARINA:

PATENTES «ÁNCORA» PARA BUQUES DE HIERRO Y MADERA, BOOTTO PING, ESMAL-
TINA (especial para camarotes), MINIO LÍQUIDO ESPECIAL (no se endurece), PINTURA
ALUMINIO PARA CHIMENEAS (resistente al calor), OBRAMUERTA, BODEGAS Y CARBONE-
RAS, CÁMARAS FRIGORÍFICAS, BARNICES PARA YATES Y PUENTES, SECANTES, ETC.

FÁBRICAS Y OFICINAS

San Francisco, 15-17
(HUMEDAL)

GIJÓN

TELÉFONO 33-46
APARTADO 220

Dirección Telegráfica: VEAR

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 }
Telefonemas } "RUIDEVELASCO GIJÓN"

CODES { A. B. C. 5.ª EDICIÓN
SCOTT'S 10.ª EDICIÓN

SANCHEZ RUIZ & FERRER

SEGUROS Y REASEGUROS

FLETAMENTOS :- COMPRA-VENTA DE BUQUES

Telegramas }
Telefonemas } **RUSANCO**

TELÉFONO 11.354
APARTADO 145

CLAVES { A. B. C. 5.ª EDICIÓN
PARTICULAR

MADRID

Peligros, 9

Joaquín Velasco

Langreo, 2

GIJÓN

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 caldo 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

Manuel G. Morán

EFFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

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

Aceites para la Marina MOBIL OILS

Empaquetaduras y juntas BELDAM

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

San Juan de Nieva (Avilés)

Telegramas } MORAN-AVILÉS
Telefonemas }

REEM

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

Unicos importadores y distribuidores en España de tan acreditados lubricantes

S. A. REEM

Apartado 111

O V I E D O

Teléfono 4038

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

PEDRO PRENDES

ALMACENES DE MADERAS

DE TODAS CLASES

IMPORTACIÓN DIRECTA

GIJÓN

ALMACENES Y TALLERES MECANICOS

DE ASERRAR Y MACHIHEMBRAR

CALLE MARIANO POLA, 8 Y 10

TELÉFONO 31-28

Telegramas PRENDES

HIJO DE RAMON A. RAMOS

ARMADOR Y CONSIGNATARIO

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

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

Paseo de Colón, 18 - Telegramas y telefonemas: RAMOS

BARCELONA

NICANOR NOVAL HEVIA

GIJÓN

MADERAS PARA MINAS
SIERRAS MECÁNICAS
Y CARBONES

Armador del vapor C. HEVIA

220 tons.

SANZ CRESPO, 25 Y 27

Teléfono 11-37

ALMACÉN DE EFECTOS NAVALES

— DE —

VIUDA MAÑUECO (SUCESOR)

Méndez Núñez, 8 — Teléfono 2256

SANTANDER

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

SUCURSAL EN PUERTO CHICO

Minas de Respinedo

JESUS FERNANDEZ

OFICINAS:

Marqués de San Esteban, número 2

GIJÓN

GRANDES ALMACENES DE EFECTOS NAVALES

— DE —

ENRIQUE VALDES T. PRIDA

PRECIOS SIN COMPETENCIA

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

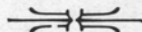
TELÉFONO 19

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

JOSÉ SÁNCHEZ DEL BUSTO

EXPORTACION DE CARBONES

Dirección Telegráfica: } JOSANBUS
» Telefónica: }



TELEFONO 20-91

Pi y Margall, 35-1.º

GIJON

VAPORES DE GUMERSINDO RIESGO VALLINA G I J O N

Telegramas }
Telefonemas } **RUDESCO**

Teléfono 30-23

Apartado 142

ANGEL ALVAREZ, S. en C. - Avilés

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

GRANDES ALMACENES DE SAL

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

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

VAPORES:		Aida	350 Tons.
Garuso	1,350 Tons.	Margarita	270 "
Lolina	400 "	Africaana	150 "

ELECTRO-SOLDADORA ASTURIANA

Director: **D. PEDRO SABANDO**

SOLDADURA ELÉCTRICA

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

Tren flotante :- Lancha «Electra»

Tren terrestre transportable

Oficinas: Covadonga, 24, bajo TELÉFONO 1743

Dirección telegráfica: **JAENICKE**

G I J O N

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 **G I J O N** Teléfono 32-14

AGENCIA MARÍTIMA GONZALEZ-ALEGRE HERMANOS

V I G O
&
V I L L A G A R C I A

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

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

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

A. B. C. code 6.ª Edic.

TALLERES DE G. RIERA

— G I J O N —

(Próximos al puerto del Musel)

Teléfono 34-44

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

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

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

Para pedidos dirigirse a

Doña VICTORIA SANTANA GUIJARRO
SAN VICENTE RASPEIG—(ALICANTE)

Enviándole por giro postal o telegráfico 75 ptas.

**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

**GRANDES TALLERES MECANICOS
GARCIA Y CANGA (LTD.)**

Talleres y Oficinas: Calle de la Sierra :: Telefono automático 3126

GIJÓN

CONSTRUCCIONES METALICAS

Se hacen toda clase de reparaciones de buques.

Talleres de Ajuste, Caldereria y Forja- Montaje de transmisiones - Soldadura Autógena y Eléctrica.

Construcción y reparación de toda clase de Máquinas y Calderas

FUNDICIÓN de METALES

GUARDACABOS de TODAS las MEDIDAS

GASCUE Y CRUZ

San Sebastián y Pasajes

Consignatarios

Carbones

Fletamentos

AGENTES COMERCIALES

DE LA

Sdad. Metalúrgica Duro-Felguera

Dirección Telegráfica y Telefónica:

GASCUECRUZ

Teléfono... 10.435.— San Sebastián

... 5.149.— Pasajes

Jesús García Castillo

**Armador y Consig-
nario de buques**



Fletamentos



Agente de la Compañía
Naviera

SOTA y AZNAR

Telegráficas: JESUSGARCIA

Teléfono 2484

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

HIJOS DE ANGEL OJEDA

**ARMADORES DE BUQUES PESQUEROS
FABRICA DE CONSERVAS**

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

Telegramas: OJEDA

TELÉFONO N.º 19-37
ARTILLERIA N.º 46

GIJÓN

Viuda de Antonio López de Haro

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

Agente de:

Cía. Naviera SOTA y AZNAR, de Bilbao.

(Línea de cabotaje entre todos los puertos de la Península, Norte de Africa y Baleares. Línea comercial mensual a América del Sur)

Holland America-Line de Rotterdam. (Vapores correos Holandeses. Línea CUBA-MÉXICO)

Tampa Inter-ocean Steamship Cº de New-Orleans, LA.
(Servicio regular entre los puertos del Golfo y España)

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

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

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

GIJÓN

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-1.º

Apartado 71 - Teléfono 18-00

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

Fábrica en

LUCHANA - ERANDIO

(Bilbao)

MARCA REGISTRADA



HOLZAPFEL

Unicos agentes y fabricantes

en España de las afamadas

Pinturas "HOLZAPFEL"

LAS MEJORES DEL MUNDO Y LAS DE MAYOR CONSUMO MUNDIAL

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

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

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

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

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

«FUNNEL PAINT».—Pintura ignífuga para chimeneas.

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

«DANBOLINA», «LAGOLINE», Esmalte «SUNLIGHT»,

«UNION JACK», «ESMALTES PARA JUGUETES»,

«PINTURAS Y BARNICES SECADO AL AIRE

LIBRE Y A LA ESTUFA», «BEDSTEAD PAINT»

(pintura para camas), «FURNITURE VARNISH»,

«FURNITURE» ENAMEL (barniz y esmalte espe-

ciales para muebles), «MOTOR PAINT», Pinturas

decorativas «LAGOMAT», Pintura al agua «ODI-

CO» (preciosos colores permanentes), Esmaltes y

Barnices «INTERLAC» a la nitrocelulosa y demás

productos nitrocelulósicos, «INTERPAST» A. y B.

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

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

Oficinas:
Ibáñez de Bilbao, 8
BILBAO

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

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