



AÑO IV

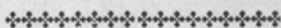
GIJÓN 1.º DE DICIEMBRE DE 1933

NÚM. 75

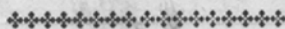
**ANTONIO T. VEGA**

GIJÓN

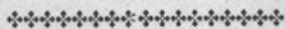
Consignación y fletamento de buques



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

# 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 } **PAQUET**  
Telefonemas }

CONSIGNATARIO DE BUQUES

Muelle, 2, 4 y 6—**GIJON**

AGENCIA DE ADUANAS

**Compañía Trasmediterránea** — **C.º G.º Transatlántique**

**CARGA Y PASAJE**

PENÍNSULA - AFRICA - CANARIAS

CUBA - MEXICO - ESTADOS UNIDOS

**AGENCIA CONSULAR DE FRANCIA**

### SOCIEDAD PETROLIFERA ESPAÑOLA.-MADRID

**"SHELL"**

LUBRIFICANTE PERFECTO

**"FLINTKOTE"**

ANTICORROSIVO - IMPERMEABLE - AISLANTE

ASFALTOS Y EMULSIONES ASFÁLTICAS

# DOMINGO MUMBRÚ

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS

**BARCELONA**

Telegramas } **DOBRÚ**  
Telefonemas }

VIA LAYETANA, n.º 12 - 1.º

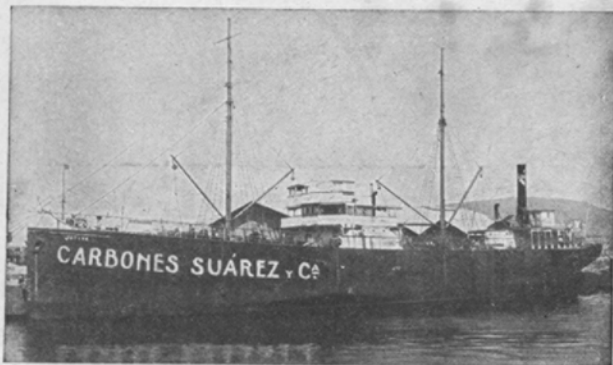
Teléfono núm. 13327

## "ASTURIAS MARÍTIMA"

### TARIFA DE ANUNCIOS POR INSERCIÓN

Cubierta exterior ..	Plana completa. 60 ptas.	1/8 de plana... 150 ptas. al año (sin descuento)
	Media plana... 35 id.	
	Cuarto plana... 20 id.	
Cubierta interior...	Plana completa. 50 ptas.	Descuentos. { Contratos por un semestre . 10 % Contratos por un año ..... 25 %
	Media plana .... 30 id.	
	Cuarto plana. .. 15 id.	
Demás hojas.....	Plana completa. 40 ptas.	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.<sup>IA</sup> 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 <sup>gramas</sup> <sub>fonemas</sub> } SUARECES

## José Pérez Fernández

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

Teléfono núm. 39

Apartado núm. 20

Telefonemas: PEREZ FERNANDEZ

Villagarcía de Arosa

Telegramas: PEFERNADEZ

(PONTEVEDRA)

## SENABRE

CORDELERÍA Y REDES  
VAPORES PESQUEROS

VILLAJOYOSA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

TELÉFONOS:

CADIZ: Plocia, 13.

N.º 2734

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

N.º 2724

VILLAJOYOSA (Casa Central).

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

# CORDELERIAS REUNIDAS, S.A.

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

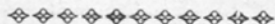
**MADRID**

Dirección telegráfica:

**C. ORESA**

*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.**



# 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 SABAUDO - NAVIGAZIONE GENERALE

**GÉNOVA**

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

Oficinas: Melquiades Alvarez, 4 - GIJON

## ARTAZA Y COMPAÑIA

Carbones de todas clases, nacionales y extranjeros

Agencia de la «Compañía Adriática de Seguros»

Depositarios en Guipúzcoa de la Compañía Española de

Pinturas «Internacional»

Armadores de Buques

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

» "Juan Artaza" 600 »

» "José María"..... 500 »

Consignatarios de buques y mercancías

Agencia de Aduana

Vapores de pesca

Vapor "Bonanza"

Vapor "Beduria" Vapor "Urola"

» "Txirista" » "Ereka"

Telegramas y Telefonemas: **ARTAZA**

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

Oficinas: Cuarta Vía, 6

**Pasajes (Guipúzcoa)**



# LIQUIDADOR DE AVERÍAS

## LUIS HERMIDA HIGUERAS

CONSULTOR MARÍTIMO

MANUEL CORTINA, 10  
MADRID

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: SAIREVA  
TELÉFONO 35.577

# Joaquín Davila y Comp.<sup>a</sup>

VIGO

Consignatarios de Buques  
Carbones-Seguros

Telegramas: DAVILA - Teléfono 1.228 - Apartado 80

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



AÑO IV

GIJON 1.º DE DICIEMBRE DE 1933

NÚM. 75

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

LA CRISIS DE LA INDUSTRIA HULLERA

## SE CONCEDE UNA NUEVA PRÓRROGA PARA BUSCAR LA SOLUCION

Otra nueva prórroga para la solución del problema hullero. La «Gaceta» del 17 de noviembre publica un Decreto del Ministerio de Industria y Comercio ampliando hasta el primero de marzo de 1934 el plazo señalado para el estudio y adopción de las medidas encaminadas a resolver la crisis de la industria hullera. Y para justificar tal determinación, se basa en apremios de tiempo (?), prometiendo que no llegará a hacerse este plazo indefinido.

No es esta la primera vez que se demora la solución de tan importante problema, sino que van siendo varias, por lo que va resultando arcaico y desapareciendo la más tenue esperanza de que algún día se convierta en realidad su estudio y definitivo arreglo, so pena de que por sí misma y ayudada por causas favorables llegue la industria hullera a conseguir el desarrollo perdido, y resurja en tonos

tan florecientes como tuvo algún tiempo atrás. Este podrá ser lo único que salve a dicha riqueza del catastrófico fin que a pasos agigantados se le viene encima.

Pero tampoco puede confiarse en que para fecha próxima cambien los motivos que la han situado en tan precario estado; de ahí que el problema persistirá hasta que las empresas mineras se vean obligadas a desistir de continuar con sus explotaciones en activo.

En cuanto a la solución que pueda darse desde la «Gaceta», también hay que dudar de ella, máxime al observar la lentitud con que se lleva a efecto el estudio del problema. Por otra parte, en el momento que se intentase implantar una elevación de precios del carbón, contraproducente en todo tiempo y especialmente ahora, las industrias consumidoras protestarían enérgicamente, y no sin razón, por cuanto que así lo hacen tan pronto como

circulan rumores de ampliar los porcentajes de consumo de los combustibles nacionales.

Posiblemente, si este arduo problema se hubiera atacado a tiempo, cuando se dejaron sentir los primeros síntomas de crisis, cuyo grito de alarma se dió desde esta Revista, se hubiera evitado el llegar a la situación actual, en que son más y de mayor intensidad los factores que influyen desfavorablemente sobre la industria hullera. Mas, como en otras ocasiones, no fueron escuchados los toques atención y si en algún momento se les prestó interés, fué de modo pasajero y sin dar importancia al serio problema que se avecina. Pero ahora está sangrante y con caracteres alarman-tes, amenazando no sólo la ruina de nuestras minas, sino también de la provincia asturiana, cuya principal riqueza se extrae de su subsuelo.

Elementos destacados en esta industria y por lo tanto conocedores de los males que adolece, que fueron comisionados para presentar un estudio y fórmula viable para la solución del problema que nos ocupa, presentaron al Gobierno un muy interesante escrito exponiendo los motivos que influían cerca de la industria hullera para que ésta se encontrara en tan precario estado y, asimismo, como podría ser atacado el mal para hacer más normal la producción, su desarrollo y existencia. Esta

Comisión Interministerial estudió el problema sobre el mismo terreno y, como decimos, emitió dictamen minucioso del asunto que se la encomendó, pero a pesar del tiempo transcurrido de entonces acá, no ha sido éste lo suficiente para llevar a la práctica la pauta dada por la Comisión en algunos de sus temas, tales como estimular el consumo de menudos, absorber la producción nacional, etc., etc.; ni tampoco ha sido posible reunir los datos necesarios para las disposiciones que se dicten, fundadas en los Decretos de fecha 28 de marzo y 23 de septiembre últimos, reunan las condiciones precisas de eficacia y de adopción a la realidad que mediante las mismas se intenta modificar, o sea el régimen económico para el pago de jubilaciones y subsidios de paro a los mineros de nuestra región.

Lamentable es la parsimonia que se viene empleando, ya que todas estas prórrogas tienden a hacer crónico el problema hullero. Ahora con los cuatro meses que se han tomado, bajo promesa de no hacer indefinido este tiempo, confiemos una vez más, para no perder totalmente las esperanzas de que llegue a solucionarse el crítico estado de nuestras minas, puesto que la esperanza es lo último que se pierde, aunque bien es verdad que poco nos queda ya de ésta.

## 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



Motivado a la demanda que durante la primera quincena de noviembre se desplegó para buques de pequeño porte con destino a puertos del Cantábrico, éstos se encuentran anotados a los turnos en número considerable, efectuándose los cargues con marcada lentitud, ya que las minas no disponen de existencias ni dan abasto para su normal despacho por tratarse de cargamentos de galletas, en su mayoría. Cubiertas las necesidades con los fletamentos concertados, ha decaído la demanda, siendo reducido el número de órdenes que salen al mercado.

Apenas si hay solicitud de tonelaje para el sector Sur y Mediterraneo, no habiendo, por

otra parte, interés por los armadores, para tomar viajes en aquella dirección, puesto que las pocas operaciones que se presentan son a fletes bajos y generalmente para descargar en varios puertos.

Tampoco circula el menor rumor de posibles desamarres, sino que la impresión reinante es más bien de que los buques hoy inmovilizados continuarán así durante todo el invierno, por cuanto que no se entrevé una posible reacción en los fletes.

Para viajes de retorno no hay ninguna animación; solamente existen algunas órdenes para cargamentos de sal con los tipos de flete acostumbrados.

## ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

### GIJÓN a

San Sebastián..—Vp. 400 ts. Ptas. 11,— Langreo
Zumaya.....— » 300 ts. » 12,— íd.
Id. ....— » 200 ts. » 13,— íd.
Bermeo.....— » 200 ts. » 13,— íd.
Bilbao.....— » 300 ts. » 9,50 íd.
Id. ....— » 210 ts. » 10,— íd.
Id. ....— » 180 ts. » 9,50 íd.
Id. ....— » 1.300 ts. » 8,— íd.
Santander....— » 400 ts. » 9,— íd.
Coruña.....— » 150 ts. » 10,— íd.
Vigo.....— » 460 ts. » 12,50 íd.
Villagarcía...— » 220 ts. » 13,50 íd.
Cádiz.....— » 1.600 ts. » 13,25 íd.

Cádiz.....—Vp. 800 ts. Ptas. 16,— Langreo

### PRAVIA a

San Sebastián.....—Vp. 200 ts. Ptas. 11,—
Bilbao.....— » 1.000 ts. » 7,50
Sevilla.....— » 2.000 ts. » 14,—
Alicante.....— » 3.000 ts. » 14,—

### RETORNOS:

Cádiz-Ribadeo..—Vp. 800 ts. sal Ptas. 14,—
Muros-Musel...— » 300 ts. pinos » 9,—
Bilbao-Pravia...— » 1.000 ts. mineral » 5,—
Ondárroa-Musel..— » 300 ts. pinos » 10,—
Lequeitio-Musel .— » 130 ts. pinos » 10,—

# 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 Trasmediterránea, de Isaac's Line y de la Compañía Neptunia.

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

TELÉFONO núm. 20

Dirección Telegráfica y Telefónica: FIERROS  
**SAN ESTEBAN DE PRAVIA**

## TALLERES DEL ASTILLERO

SOCIEDAD ANÓNIMA

ASTILLERO (Santander)

MATERIAL PARA FERROCARRILES

Vagones, puentes, grúas, cambios y cruzamientos de vías, material para señales, etc.

## DIQUE SECO

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE BUQUES

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES DE MÁQUINAS, CALDERAS, ETC.

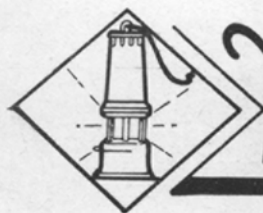
MAQUINARIA Y MATERIAL PARA OBRAS PÚBLICAS Y PUERTOS

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: TALLERES

DIRECCIÓN POSTAL: APARTADO N.º 10

ASTILLERO (SANTANDER)

TELÉFONO NÚM. 20



# MERCADO DE CARBONES



La intensa demanda habida durante el mes pasado para embarque de granos, superior a la producción de las minas, está originando la prolongada detención de buques en estos puertos, los cuales difieren su despacho en espera de que puedan servirles las clases de carbón citadas.

Por otro lado, no es posible dar una normal salida a los menudos que continúan congestionando las plazas de las minas. Sin embargo, es digno de mencionar el cargamento de 3.500 tons. de esta clase embarcado en la segunda quincena de noviembre para la Siderúrgica del Mediterráneo, cuya industria, debido a los encargos hechos por el Gobierno, habrá de consumir un importante número de tons. de carbón menudo.

El aspecto general del mercado, continúa reuniendo las características de desequilibrio tan conocidas: regular demanda de granos y extremada flojedad en la de menudos, con lo cual quiere decirse que el problema subsiste con la misma fuerza, sin que hasta la fecha haya podido ser remediado, teniendo necesi-

dad de que por el Gobierno se adopten cuanto antes medidas en defensa de esta producción asturiana o por lo menos que no se difiera el nuevo plazo hasta el 1.º de marzo que se ha tomado con este objeto.

Los embarques durante la segunda decena del mes pasado han sufrido una importante disminución por San Esteban de Pravia, en cuyo puerto no se embarcaron más que 8.300 tons.; también por Gijón Musel, fueron algo más reducidos, alcanzando 37.271,91 tons. Únicamente Avilés mejoró la cifra, sumando 19.443 las toneladas embarcadas. La decena ha sido en conjunto inferior a la anterior en movimiento de embarques de carbón.

Continúan rigiendo los precios oficiales, que son los siguientes:

	Sobre vagón	Franco bordo
Cribado y galleta	40,50 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**  
 iónica }

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

Teléfono 1524 :-: Dirección telegráfica y telefónica: SINDULLERO

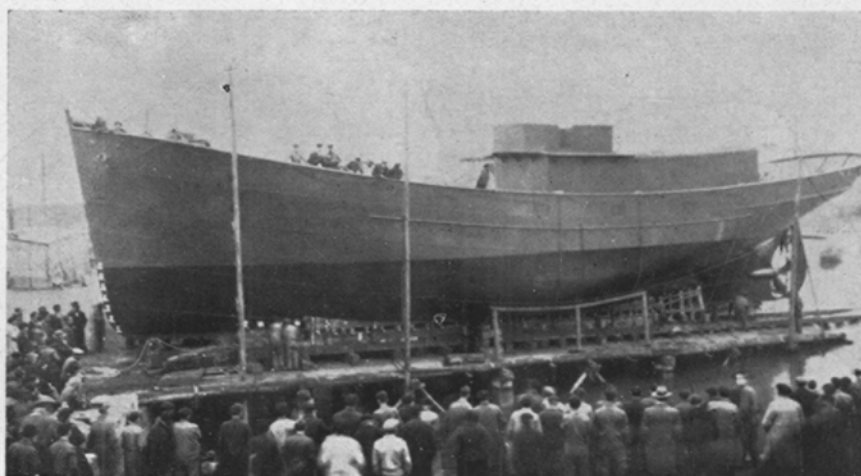


HA SIDO BOTADO AL AGUA

# El nuevo buque pesquero «Los Pozos»

Desde la grada del astillero que en los muelles de Fomento posee el acreditado industrial D. Ramón Fernández Montes, fué

Fomento fué a situarse en la dársena del puerto interior. Aquí acudió gran número de personas a contemplar el nuevo buque y admi-



El pesquero «Los Pozos» en las gradas del astillero

botado al agua al día 18 de noviembre último el nuevo vapor de pesca «Los Pozos», destinado a los importantes armadores Sres. Ojeda, que con éste suma su flota 19 buques que tiene en activo servicio.

Con «Los Pozos» se ha acreditado aún más el Sr. Fernández Montes como constructor de buques, pues en el tiempo que lleva establecido sólo éxitos ha sabido registrar como lo prueban los seis buques ya construídos en sus astilleros y los encargos que tiene para nuevas construcciones.

Al acto de la botadura asistió numeroso público a presenciar las operaciones de la misma, las cuales resultaron a plena satisfacción, deslizándose majestuosamente la nave, que después de atravesar, remolcada, los muelles de

arlo, haciendo los inteligentes en esta materia grandes elogios de la perfecta construcción y solidez del barco, uno de mayores de su clase construído en España.

Los armadores Sres. Ojeda, ven enriquecer con él su importante flota pesquera, que puede codearse con las mayores de la península en su clase, demostrando la laboriosidad e inteligencia de estos industriales, que han sabido mejorar tanto su negocio como la importancia de nuestro puerto pesquero.

El nuevo buque «Los Pozos» tiene las siguientes características: 32,60 metros de eslora total; 28,50 entre perpendiculares; 6,20 de manga, y 3,40 puntal. Desplaza 255 toneladas de carga, habiéndose instalado para propulsión de dicho buque un motor Diesel de



Momento de ser botado al agua el pesquero "Los Pozos"

ocho cilindros y 400 caballos de fuerza; 340 revoluciones y de cuatro tiempos. La casa instaladora de dicho motor es Otto Becker, de Barcelona, representante general para España de la marca Deutsche Werke Kiel, la cual está teniendo gran aceptación por el excelente resultado que dan sus motores en el ya muy importante número de buques donde han sido colocados.

Este buque que acaba de ser botado al agua, empezó a construirse en el mes de mayo.

Hemos de recalcar la importancia que con esta construcción ha alcanzado la casa constructora de D. Ramón Fernández Montes, y prueba de ello es cada vez tiene mayores encargos, a pesar de la profunda crisis de la na-

vegación. Ahora tiene ya en grada dos buques para el naviero asturiano D. Antonio Suar-díaz, el «Don Quijote» y el «Sancho Panza», de 240 tons. de carga cada uno, con lo cual dicho queda que estos astilleros adquieren cada día un crédito envidiable.

Constituyó la botadura del buque «Los Pozos» un espectáculo muy agradable, del que se hacían lenguas cuantos la presenciaron. Por esta razón hemos de enviar nuestras más efusivas felicitaciones al constructor, no sólo por lo que se refiere a este nuevo barco, sino porque ha sabido dar arraigo en Gijón a tan importante industria marítima, beneficiando nuestro puerto, tanto por lo que se refiere a la navegación pesquera como de cabotaje.



# CANIVELL Y FERNÁNDEZ LTDA.

TIPOS ESPECIALES PARA MOTORES

Y MÁQUINAS MARINAS

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

## GIJON

# MUSEL - GIJÓN

## Movimiento del puerto en el tercer trimestre de 1933

Damos a continuación un detalle del movimiento en nuestro puerto durante el tercer trimestre del año actual, que ofrece una consecuencia desconsoladora en relación con los resultados de años anteriores, debido al descenso creciente del tráfico, lo que viene a paralizar todas las industrias dependientes de la navegación.

Es preciso, por tanto, que nos esforcemos todos en buscar un remedio al mal por todas las formas imaginables si no queremos llegar a lo que de otro modo sería inevitable: la ruina total de nuestra navegación, ya que en este trimestre de que hablamos el embarque de carbón por nuestro puerto descendió en cerca de 100.000 tons., comparado con igual periodo del año anterior.

Bien es verdad que esta cifra aumentó más debido a la huelga minera que hemos padecido en el mes de setiembre último, aunque de todos modos es importante el descenso puesto que ya en el pasado año la reducción de tráfico fué bastante inferior al de épocas anteriores, lo cual prueba que la aguda crisis aún se ha profundizado más en el comercio marítimo en estos últimos meses.

### EMBARQUE (excepto carbón)

	Navegación de primera — Kilogramos	Navegación de segunda — Kilogramos	Navegación de tercera — Kilogramos
Julio.....	2.499.065	3.974.625	38.000
Agosto.....	3.788.862	453.402	795.785
Septiembre...	6.248.305	3.903.034	1.337.080
TOTALES...	12.536.232	8.330.061	2.170.865

### DESEMBARQUE

	Navegación de primera — Kilogramos	Navegación de segunda — Kilogramos	Navegación de tercera — Kilogramos
Julio.. .....	19.985.550	640.860	3.311.911
Agosto.....	19.224.807	4.846.926	329.925
Septiembre...	8.511.880	6.312.239	461.180
TOTALES...	47.722.237	11.800.025	4.103.016

### CARBÓN

	Navegación de primera — Kilogramos	Navegación de segunda — Kilogramos
Julio.....	136.812.840	183.620
Agosto.....	123.434.890	211.490
Septiembre.....	62.641.620	»
TOTALES.....	322.889.350	395.110

Total de mercancías embarcadas (excepto carbón)... 23.037.158 kgs.  
 Id. id. desembarcadas..... 63.625.278 »  
 Id. id. de carbón embarcado. 323.284.460 »  
 Total general de tráfico en el trimestre... 409.946.896 kgs.



Lubrificantes "Atlantic"





# MERCADOS EXTRANJEROS



## FLETES

Se mantienen con relativa firmeza los tipos en los principales mercados de retorno, aunque estos últimos días habían sufrido una contracción los negocios y no se verificaban tan activamente como a principios de la quincena. El mercado exterior de carbones sigue débil y estacionado.

El mercado del Plata mejora para embarques inmediatos por virtud de la demanda de los cargadores de maíz para Europa. También están impresionados favorablemente los embarques para próximo enero. Se fleta desde los puertos del Plata a Amberes, a razón de 15/6 para buques de 6.000 tons. De Bahía Blanca, se hacen fletes para gran tonelaje a razón de 14/9, para el próximo enero, Amberes y Hamburgo.

Se hacen transacciones muy favorables en la zona de Montreal donde puede decirse que de un día a otro quedará cerrada la estación por la proximidad de los hielos; los cargadores presionan ante este temor y en los últimos días de la quincena los contratos se hacían incluyendo siempre la llamada cláusula del hielo. En estas circunstancias como es natural los armadores sólo ceden a tipos máximos. Se fleta para embarques inmediatos Montreal y su zona a Amberes, buques de 37.000 q. r. a razón de 2/—. La caída del dolar ha influenciado favorablemente los mercados carboneros y vuelven las actividades en ese sector pagándose para buques de mediano tonelaje, diciembre 10, Hampton Roads-Sudamérica, a razón de 8/6.

Los mercados orientales mantienen un tono firme, pero las transacciones no abundan, aunque hay demanda en los puertos arroceros y en las zonas de legumbres; también se carga semilla de lino. Se fleta desde los puertos australianos al Mediterráneo y Continente, 7.800 tons., enero, a 22/6.

## CARBONES

Las condiciones del mercado galés no han variado, aunque las perspectivas para el actual mes de diciembre son de una mayor actividad. Aumenta la actividad en algunos puertos de la zona como Cardiff y Barry, pero decrece en Newport. La oferta había mejorado en virtud de una propuesta de importancia hecha por los f. c. brasileños, pero las últimas noticias son de que este pedido ha sido diferido. Abundan en exceso los cribados; mantienen sus tipos anteriores coques y aglomerados; aumenta la demanda de madera de mina y los precios están bien impresionados.

En el sector de Swansea permanecen débiles los precios de algunas variedades baratas de la antracita. En cambio, los cortados a máquina, particularmente las calidades superiores, se cotizan a excelentes tipos. Las calidades medias no tienen tan favorable demanda. Se ofrecen bastante los carbones de vapor a precios estacionarios y los menudos para gas continúan absorbiendo la atención de la demanda.

Continúa buena la situación de la zona de Newcastle y hay demanda para embarques inmediatos y diferidos. Las calidades de vapor se demandan intensamente y se cotizan bien y escasean algunos días. Las calidades Blyth y Tyne son muy solicitados y son muy limitados sus stocks. Cotízanse bien los coques cuyo comercio es muy activo.

Las condiciones en el mercado de Glasgow no han variado durante esta última semana de manera apreciable y en general aparece bien impresionado este importante sector. Mejora la demanda exterior y algunos de sus tipos preferidos mejoran las cotizaciones anteriores. Abundan los cribados de Lanarskire y las clases de Fife comienzan a mejorar. En general la situación de este mercado sigue ofreciendo el tono optimista favorable que señalamos en anteriores quincenas.

## PÉRDIDAS DE TONELAJE

# Datos del «Bureau Veritas» referidos a setiembre

El «Bureau Veritas» acaba de publicar su Lista de los accidentes marítimos registrados durante el mes de setiembre. La estadística nos muestra que han sido eliminados del Registro durante ese mes, los nombres de 64 vapores, 6 motonaves—incluso buques auxiliares—y 9 veleros.

Las causas de esta eliminación han sido las siguientes:

*Vapores.*—Desguazados, 48; naufragados, 5; por colisión, 3; zozobrados, 6; abandonados, 1, y cambiados, 1.

*Motonaves y Auxiliares.*—Desguazados, 2; naufragados, 1; incendiados, 3.

*Veleros.*—Desguazados, 4; naufragados, 1; incendiados, 1; zozobrados; 2; desaparecidos, 1.

La nacionalidad de los buques eliminados del Registro es como sigue:

*Vapores.*—Americanos, 2; brasileños, 1; ingleses, 16; daneses, 2; holandeses, 3; estonianos, 1; franceses, 3; alemanes, 2; griegos, 4; húngaros, 1; italianos, 10; japoneses, 3; letones, 1; noruego, 1; panameño, 1; polaco, 1; españoles, 6; suecos, 4; yugoeslavo, 1.

*Motonaves y Auxiliares.*—Norteamericanos, 1, ingleses, 1; daneses, 1; holandeses, 1; franceses, 1; hondureños, 1.

*Veleros.*—Norteamericanos, 2; ingleses, 2; estonianos, 11; potugueses, 1; suecos, 1.

*Buques desguazados.*—Los 48 buques desguazados, según el registro, representaban un total 112.203 tons. grueso. Este total comprendía 11 vapores ingleses, 24.283 tons.; 10 italianos, 25.295 tons.; griegos, 12.128 toneladas; españoles, 7.930 ton.; suecos, 4.421 tons.; daneses, 14.413 tons.; alemanes, 2.648 toneladas; franceses 2.326; norteamericanos, 2.643; japoneses, 5.291; noruegos, 1.096; panameños, 2.849; polacos, 2.493; yugoeslavos, 2.535 tons.

Abajo detallamos los totales mensuales, según los datos del «Bureau Veritas», de los buques desguazados, vapores, motonaves y buques de vela, desde el comienzo de este año:

MESES	Vapores Tons.	Motonaves Tons.	Veleros Tons.
Enero .....	188.085		109
Febrero .....	285 058		7 435
Marzo .....	213.632	2.803	1.134
Abril .....	239 501	313	
Mayo .....	137 976	2 651	1 851
Junio .....	161 384	5.497	
Julio .....	290 477	163	
Agosto .....	208 222	4 738	906
Setiembre .....	112 203	2 982	1.091
TOTAL...	1.836,498	19.152	12 526

## VARADERO del FOMENTO

Propietario: BERNARDO ORTEA

**G I J O N**

**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**

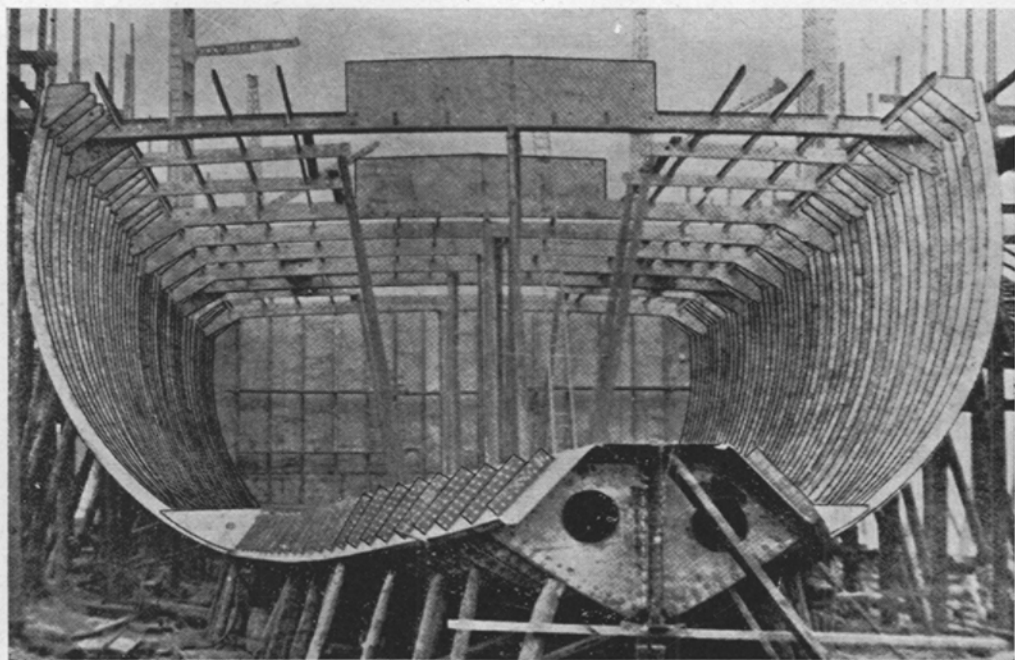
## EL PRIMER BUQUE «ARCFORM»

# Una revolución en el dibujo de los cascos

Hace menos de un año que Sir Joseph Isherwood había dado a conocer su nuevo diseño de cascos para buques y en febrero último aparecieron detalles más completos de esta innovación, bajo el nombre de «Arcform» (forma de arco) en las revistas técnicas. Se decidió la construcción de tres de estos buques y el primero de ellos acaba de ser bota-

economía, bien puede calificarse sin exageración al nuevo invento, como una revolución dentro de la industria de construcción naval.

Una revista inglesa especializada en estas cuestiones publicaba hace unos días un diagrama mostrando los tipos medios de cotización en los mercados de retorno sobre la base del consumo de carbón preciso para un bu-



El «Arcwear» durante su construcción

do en Sunderland. La última invención de Sir Joseph ha sido muy discutida entre navieros y constructores de buques, pero el consenso de la opinión coincide en que las pretensiones de su autor, confirmadas por experiencias adecuadas en el Laboratorio Nacional de Física de Teddington, pueden hallar plena confirmación en la práctica marítima, a la hora de navegar.

Si las condiciones técnicas de la nueva construcción se confirman fuera de toda duda, y es cierto cuanto se dice de su eficiencia y

que de 9.000 tons. de nueve nudos. Haciendo la necesaria modificación para uno de 7.000 tons. tipo «Arcform» de nueve nudos también, sobre un consumo de 11 tons. y media diarias de carbón, nos encontraríamos con que las cotizaciones medias durante los 10 primeros meses del año actual, hubieran cubierto los desembolsos naturales y gastos de combustible, y hubiera quedado un remanente para la depreciación; pero en los buques actuales de aquellas características de la flota inglesa sólo bastaron a cubrir estrictamente aquellos gastos.



## ANTECEDENTES DEL PROYECTO

Es de interés referirse brevemente a las principales consideraciones que condujeron a Sir Joseph Isherwood a desarrollar su proyecto. Sin dejar de reconocer que el aumento de potencia proporcionada al aumento de velocidad es naturalmente, inevitable, Sir Joseph alega que la eficiencia para ciertos grados de velocidad, no ha de ser afectada tan intensamente como sucede en las construcciones normales ordinarias. Conviniendo también que un buque de la misma longitud, con un desplazamiento mayor requeriría proporcionalmente una mayor potencia para el desarrollo de una velocidad equivalente, él sostiene que es necesario evitar las enormes pérdidas de eficiencia, y por consecuencia el aumento de potencia desproporcionado, que se da en la práctica normal.

Pasando de las consideraciones sobre la potencia, referidas a las actuales líneas del buque, Sir Joseph admite que las líneas delanteras y las de popa, son de gran importancia, y que la teoría del «cabeza de bacalao y cola de salmón», eran buenas, pero es de opinión que se han desdeñado excesivamente la consideración de la parte media central del buque y sus efectos finales sobre la línea de corrientes (stream lines y flow lines), y que estas líneas no eran las más económicas cuando se obtenían de proa y de popa solamente. Estudia por lo tanto minuciosamente el cuerpo medio, y se decide ha hacer un cambio radical en el contorno de la sección central.

Los experimentos sobre modelos verificados en Teddington con las nuevas formas, demuestran que Sir Joseph estaba en lo cierto en sus aseveraciones al decir que la potencia efectiva necesaria para mover el buque con las líneas existentes convencionales, es demasiado alta y que el desproporcionado crecimiento de la potencia para el mismo caso, es decir un nudo más rápido, es equivocada.

## DETALLE DEL «ARCWEAR»

El «Arcwear» es un buque del tipo *single deck*, con puente, toldilla y castillete de popa.

Es interesante anotar que la soldadura eléctrica ha sido sustituida por remaches en las cubiertas, «tanks» y claraboyas y en muchas otras partes del buque. Tiene 630 pies de longitud por 57.5 de ancho y 26,8 de profundidad; desplaza 7.000 tons. peso muerto con una línea de carga de 22 pies y 7 pulgadas. Las puertas de las escotillas están provistas de cerraduras de acero adecuadas, invención también de Sir Joseph y son intercambiables en todo el buque. Son una valiosa aportación a la solución del problema de hallar un rápido y seguro método de cubrir los grandes espacios abiertos que se requieren ahora, y a la vez, terminar con los importantes gastos que significan las actuales cubiertas de madera. El «Arcgow» será semejante al «Arcwear» pero el «Arctees» tiene un puente grande y es de 7.200 tons. peso muerto. El desplazamiento del «Arcwear» es de unas 650 tons. mayor que el de los buques corrientes «single deck» en su forma normal; la capacidad de carga, peso muerto, es también mayor que los corrientes forma normal.

La maquinaria de impulsión consiste en una máquina de triple expansión con cilindros de 21  $\frac{1}{2}$ , 37 y 62 pulgadas; hállase provisto de dos calderas principales, 13 pies y 6 pulgadas 11 y 6 respectivamente, provistas adecuadamente y con una caldera auxiliar, trabajando a una presión de 220 Lb.

## EFICIENCIA DEL «ARCFORM»

Antes de llevar a cabo el contrato para la construcción del «Arcform» Sir Joseph apuró las pruebas de los modelos y las experiencias de propulsión las cuales dieron resultados sorprendentes. Evidenciaron, por ejemplo, que las llamadas «Admiralty constant» del «Arcform» eran 416 a 9 nueve nudos; 424 a 10, y 400 a 12. Las cifras correspondientes para buques de forma normal son aproximadamente 306 a 9 nudos; 324 a 10, y 351 a 12.

El consumo «Arcform» se calcula en una 11  $\frac{1}{2}$  tons. a 9 nudos; 16 tons. a 10 nudos, y 21 tons. a 11 nudos. El consumo de combustible para la maquinaria del «Arcform» es

1,33 y 1,4 lb de carbón por HP.-hora. Tomando esta última cifra se comprueba que el consumo de un buque «single deck», dibujo normal, rebasaría en 4 o 5 tons. diarias a aquellas velocidades. A una velocidad de 10 nudos, por ejemplo, requeriría 20 tons diarias, mientras que el «Arcform» llegaría sólo a las 16 tons. Hay una evidente ventaja en cuanto a la economía y eficiencia del «Arcform», sobre los buques que llenan necesidades similares.

#### ROMPIENDO MARCHA

La industria de construcción naval es — dijo Sir Joseph — una gran industria nacional y una industria genuina de la cual depende la existencia de la nación; aunque los políticos, a juzgar por su actitud, no parezcan haberse dado cuenta. Por desdicha, los constructores no han recibido asistencia ninguna del Gobierno — dijo — y citó casos de órdenes de construcción llevadas al extranjero porque los precios no eran favorables. Refiriéndose concretamente al «Arcwear», dijo que era el buque más económico de cuantos había en sus características, quemando sólo la mitad del carbón en lo que se refería a fuerza motriz, de lo que podía quemar otro buque del mismo tamaño y velocidad construido hacía diez años, y más económico que cualquiera otro de los que existen actualmente. Ventaja en la cual hay que parar la atención, porque puede significar la salvación del comercio carbonero, ya que los buques equipados con Diesel han llegado a ser tan económicos que sólo mejorando la eficiencia de los buques nuevos consumidores de carbón, puede conseguirse aquel propósito: si no es así, los días del carbón, en lo que se refiere a la fuerza motriz en la marina, están contados.

#### FINANCIANDO LAS NUEVAS CONSTRUCCIONES : : :

Sir Joseph fué aconsejado por los técnicos para que no construyese el «Arcwear», y los otros dos buques gemelos, porque la industria naviera se halla en malas condiciones. Pero él ha querido demostrar que puede construir-

se actualmente un buque de condiciones y entretenimiento tan remunerador que salga adelante con los bajos fletes que se ofrecen en los mercados. No es un armador, pero la fuerza de las circunstancias tal vez le obliguen a serlo. No se sabía cómo pudo este hombre obtener las 200,000 libras que iban a importar estas construcciones, y él mismo explicó cómo llegó a obtenerlas: primero con su propio capital, después con la ayuda bancaria y luego contando con la propia empresa constructora; por fin, con la ayuda de algunos fabricantes; todos interesados en revitalizar la industria naval y cooperar en sus proyectos.

Sir Joseph estaba dispuesto a construir más buques después que fueran lanzados estos tres; pero le desesperanzó la actitud de los industriales carboneros y metalúrgicos que no se interesaron en sus proyectos ni cooperaron financieramente, invirtiendo cantidades no rentables inmediatamente, pero sí de manera indirecta, aunque sólo fuera porque hubieran significado incremento de sus propias industrias; sin riesgo ninguno para aquellas inversiones.

Cuando se considera que una tonelada de acero precisa tres toneladas de carbón, dice Sir Joseph, y que todo lo que yo les pedía a nuestros amigos los fabricantes de acero era la diferencia del coste del acero inglés sobre los buenos aceros del extranjero, causa verdadera sorpresa que estas grandes empresas del hierro y del carbón no se comportaran con un poco más de espíritu público.

El dibujo del «Arcform», confirmó Sir Joseph, fué examinado por las Compañías de navegación de todo el mundo. Los resultados de las experiencias del «Arcwear» serían un feliz augurio para buques de estas características construidos en la costa del Noroeste. Se llevaron a cabo reproducciones del dibujo en diferentes partes del mundo por importantes armadores, y varios tipos, según tamaño y velocidad fueron ensayados aquí y en el extranjero. Los resultados demostraron que un «liner» de 1.000 pies con una velocidad de 35 nudos y más, estaba dentro del punto de practicabilidad comercial y con un económico

consumo de combustible. Sir Joseph también significa el hecho de que hay ahora 3.000.000 de tons. menos de tonelaje amarrado que hace un año y que el tonelaje a flote actualmente es mayor que hacía veinte años, y añadió:

Está bien hacerse cargo de esto; y cuando sepamos que la mayor parte de este tonelaje está anticuado y es antieconómico advertiremos entonces los primeros signos de la renaciente prosperidad de nuestra industria nacional.

¿QUÉ NOS GUARDA EL FUTURO?

Hace 25 años, Sir Joseph, inventó el llamado sistema longitudinal de armazones que hizo posible el «tanker» moderno tal como lo conocemos hoy. Hace seis años inventó el sistema «Bracketeess», que aumentaba grandemente la eficacia y economía de aquéllos y reducía su gasto de construcción. Hoy nos ofrece flotando un nuevo buque de carga concebido sobre bases nuevas, acerca del cual se discute y parece que se reconoce economía y ventajas. Si ha acertado dos veces tan brillan-

temente, ¿hay razón para suponer que Sir Joseph no ha de ser igualmente afortunado en su nuevo invento? Creemos en el éxito.

Bien se echa de ver que si las pruebas y las experiencias teóricas se confirman en la práctica con el «Arwear», un número considerable de buques resultará pronto anticuado. ¿Es esto deseable? En verdad que los navieros van a sufrir individualmente grandes pérdidas al disminuir el potencial de vida de sus buques; pero en cambio va a resultar considerablemente gananciosa la industria naviera en general, de un cambio tan revolucionario que nos acerca a la idea del «buque perfecto». En la actualidad, la industria naviera se está precipitando en el desastre. Hay que renovar técnica y métodos. Posiblemente el «Arwear» nos lo va a dar resuelto en parte. Mas acierte o yerre, Sir Joseph Isherwood se ha hecho acreedor a la gratitud de cuantos creen todavía en la supremacía marítima de Inglaterra. porque ha sabido hermanar la técnica y el espíritu de iniciativa.

J. THOMPSON.

# 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**



MARCA

REGISTRADA

## Lubrificantes MARYLAND

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

**Maryland, S. L.**

Plaza 6 de Agosto  
(esquina a Pelayo)

Apartado núm. 140    **GIJÓN**    Teléfono núm. 22-20



PRIMAS A LA NAVEGACIÓN

Liquidación de las correspondientes al año 1932

La «Gaceta» de fecha 15 de noviembre publica una disposición del Ministerio de Marina, con la liquidación general definitiva de primas a la navegación correspondiente al período de 1932, en su importe íntegro, y asimismo el coeficiente previo provisional de pago que es de 0,874767771 por ciento.

La cantidad total de estas primas es de 7.000.000 de pesetas, a repartir por prorrateo entre las empresas navieras siguientes:

Compañía Naviera «Sota y Aznar».....	1.726.122,09
Ibarra y Compañía, S. A...	1.232.942,18
Compañía Marítima del Nervión (Bilbao).....	520.519,07
Compañía Naviera Vascongada (Bilbao).....	397.722,05
Miguel Martínez de Pinillos (Cádiz).....	341.294,59
Compañía Naviera «Bachi» (Bilbao).....	265.530,13
Compañía Naviera «Amaya», S. A. (Bilbao).....	256.286,25
Compañía Naviera Guipuzcoana (Bilbao).....	235.739,53
Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos (Madrid).....	196.373,86
Compañía Española de Navegación Marítima, S. A. (Barcelona).....	159.138,50
Compañía Marítima «Unión» (Bilbao).....	134.805,79
F. Sainz de Incháustegui (Bilbao).....	128.454,50
<i>Suma y sigue</i> . . . .	5.594.928,49

<i>Suma anterior</i> . . . .	5.594.928,49
Compañía general de Navegación (Bilbao).....	117.291,36
Sociedad Anónima «Cros» (Barcelona).....	106.954,84
Compañía Trasmediterránea (Madrid).....	90.928,61
Compañía Naviera «Mundaca», S. A. (Bilbao).....	105.563,13
Francisco García Fernández (Bilbao).....	75.515,80
Viuda de Felipe Astorqui (Bilbao).....	56.062,71
Artaza y Compañía (Bilbao).	52.195,65
Francisco Aldecoa (Bilbao)..	94.955,94
Auxiliar Marítima, S. A. (Bilbao).....	83.087,74
Compañía Vasco Cantábrica de Navegación (Bilbao)..	79.685,39
Antonio Menchaca de la Bodega (Bilbao).....	52.100,56
Matías Mallol Bosch (Tarragona).....	48.959,16
Pedro María de Viguera y Compañía (Bilbao).....	43.832,99
Compañía Cantábrica de Navegación (Bilbao).....	41.566,53
Compañía Naviera «Easo» (Bilbao).....	32.729,01
Antonio Larrea y Sarasola (Bilbao).....	30.507,46
Bergé y Compañía (Bilbao)..	30.242,14
Hijo de Ramón Alonso Ramos (Barcelona).....	26.898,44
<i>Suma y sigue</i> . . . .	6.763.805,95

<i>Suma anterior</i> . . .	6.763.805,95
Naviera Pereda, S. A. (Bilbao) . . . . .	24.100,68
Compañía Naviera «Euzkera» (Bilbao) . . . . .	22.967,73
S. A. Marítima «Nalón» (Barcelona) . . . . .	42.764,75
Compañía Marítima «Elanchove» (Bilbao) . . . . .	20.111,09
Luis Liño, S. en C. (Santander) . . . . .	19.200,54
Mariano del Río y C. <sup>a</sup> Ltd. <sup>a</sup>	16.443,30
Salvador Parés Micalet y otro (Barcelona) . . . . .	18.191,09
Compañía Vasco Valenciana de Navegación (Bilbao) . .	15.254,84
Ferrer Peset, S. A. (Valencia) . . . . .	13.469,51
<i>Suma y sigue</i> . . . . .	6.956.309,56

<i>Suma anterior</i> . . . . .	6.956.309,56
Viuda de Luis Caso de los Cobos (Gijón) . . . . .	7.688,40
Joaquín Velasco Martínez (Madrid) . . . . .	7.899,63
Antonio Suardíaz Valdés (Gijón) . . . . .	6.741,12
Compañía Naviera «Maskor»	5.459,69
Augusto Lajusticia (Bilbao) . .	5.415,70
Gumersindo Junquera (Gijón)	4.800,48
Naviera Montañesa, S. A. (Santander) . . . . .	2.438,50
Lamberto Cano Sister (Valencia) . . . . .	2.559,53
Compañía Naviera Bidasoa, S. A. (Bilbao) . . . . .	2.162,40
D. Bonifacio de Ajuria (Bilbao) . . . . .	324,99
<b>SUMA TOTAL</b> . . . . .	7.000.000,00

# Vda. e Hijos de ARREGUI

**DURANGO**

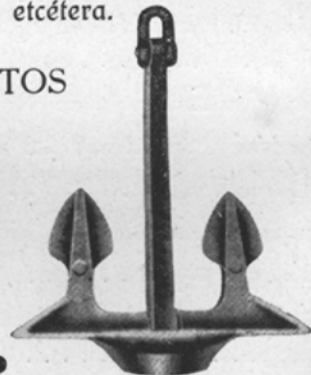
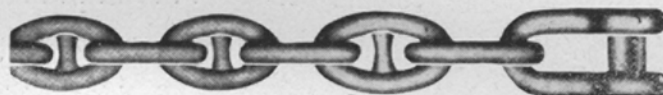


**(Vizcaya)**

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**

# Una idea sobre las Escuelas de Pesca

En algunos periódicos de Galicia, en las importantes revistas «Vasconia Industrial y Pesquera»; ASTURIAS MARÍTIMA y otras, vengo leyendo hace algún tiempo artículos de diversas personalidades que conocen de cerca el problema pesquero en España y en los cuales todos abogan por la creación de Escuelas de Pesca.

Encuentro admirable tal campaña en pro de un asunto que debiera merecer todas las simpatías de los que tienen algo que ver con el mar y la pesca y muy especialmente por los actuantes en el Ministerio de la Marina y Subsecretaría de la Marina Civil, si tuviesen interés que su paso por tales dependencias fuese perpetuamente recordado de un modo grato entre el mayor número de gentes y más agradable siendo éstas las que forman la mayoría de los anónimos héroes del mar.

Claro está que el problema de la creación de las Escuelas de Pesca, en un litoral tan dilatado como el español, es algo que en principio puede asustar económicamente, por las muchas que habría que crear, ya que aquí no cabe la centralización, si se fuesen a conceder una para cada ciudad, villa o pueblo, cuyo elemento vital principal y en muchos único, es la pesca, pero esta cuestión económica, se podría reducir al mínimo, evitando los gastos de locales, instalaciones y personal subalterno, renglones importantísimos, que acaso fuesen los mayores. Para ello se empezaría por imitar de un modo oficial a lo que se hizo particularmente en la villa de Cangas, donde se creó una Escuela de esta clase haciendo uso del local de una Escuela de Instrucción Primaria, a horas compatibles chicos y mayores.

Esto que hizo en Cangas una loable voluntad, se puede hacer en muchos sitios y en otros, donde ya funcionan o van a funcionar, las «Escuelas de Trabajo», algunas con magníficos edificios, aprovecharlas y para lo cual

bastaba con una inteligencia entre los correspondientes Ministerios y entre ellos sostener el Profesorado, único gasto que habría de momento, con algo para material, y en aquellos núcleos de poblaciones pesqueras, lejos de la situación de tales Escuelas de Trabajo, bastaba repetir, pero como dejo dicho en forma oficial, lo ya iniciado, aprovechando las Escuelas de los Pósitos Marítimos o las Públicas.

Mediante una selección ad-hoc se destinarían para profesores a Capitanes de la Marina Civil, que prepararían a los Marineros en toda la parte teórica que hoy desconocen en absoluto los Patronos de Pesca, salvo algunas excepciones.

El Ministerio de Marina una vez creadas estas Escuelas de Pesca, económicas para el Erario, debería dictar una disposición en el sentido de que no se admitiese a exámenes de Patronos de Pesca, a ningún aspirante que no llevase el Certificado de suficiencia expedido por los Capitanes-Profesores y además acreditar haber efectuado en las embarcaciones o vapores dentro de la zona para la cual deseen obtener su título, por lo menos cinco años de práctica de mar; desde luego que los que en la actualidad tuviesen ya esa práctica de mar, acreditándola, podrían solicitar el inmediato ingreso en la Escuela.

Los Capitanes-Profesores en sus enseñanzas de la ciencia de la Navegación y sus anexas en relación con la Pesca, deberían darles la mayor amplitud posible, dado los lugares lejanos donde se va ahora a pescar, a fin de que el futuro Patrón supiese el por qué de las cosas que hoy fundamentalmente desconocen en su mayoría, aun teniendo noticias de que existen.

Con 50 Escuelas de Pesca de las apuntadas, repartidas en todo el litoral español, habría un número que podrían llenar muy bien las necesidades actuales y en cuanto al gasto



con 350.000 pesetas serían suficientes para empezar, dejando con decoro cubiertos los sueldos de los Capitanes-Profesores y destinando de ellas una buena cantidad anual para material.

Con esto no sólo se daba una satisfacción a la clase marinera, tan necesitada de cultura Marítima, sino que también se daba colocación a cincuenta compañeros, Capitanes de

la Marina Civil, que en los actuales momentos tanto lo necesitan.

Es a grandes rasgos lo que antecede una idea que por bien de la sufrida clase marinera hago votos, para que obtenga el eco necesario de quien pueda convertirla en realidad.

Villagarcía de Aros., noviembre de 1933.

MANUEL GONZÁLEZ ALEGRE.  
(ABOGADO Y CAPITÁN DE LA MARINA CIVIL)

# 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-Diesel 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



## REGULAR EN PESCA CAPTURADA

Poca variación tuvo esta quincena de lo que fué la anterior, aunque, desde luego, las características en que se desarrolló fueron favorables. En los primeros días se caló con buena suerte, tanto en estas playas como en la Estaca, mas a medida que terminaba el mes se notó descenso en las capturas, que no llegaron a ser más que regulares; también los barcos arribados de la Estaca en dichos días trajeron poca cantidad de pesca, ya que allí el mal tiempo impidió que trabajasen normalmente.

La pescadilla continúa siendo la base prin-

cipal de las mareas y, en algunos casos, también fueron parte importante las «potas», de las cuales se obtuvieron buen número de cajas. Sin embargo, la merluza y el besugo, aunque se dejan capturar con alguna mayor facilidad que en fechas anteriores, todavía no es en cantidad considerable, sino mas bien escasa.

Favorablemente para los armadores, los precios que rigieron durante toda la quincena pasada fueron parecidos a los que se pagaron a fines de la anterior, es decir, que aun son bastante buenos, para algunas clases, puesto que ha de exceptuarse la merluza que a pesar de no haber abundancia, se cotizó baja.

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

CLASE DE PESCA	11	13	14	15	16	17	18	20	21	22	23	24	25
Merluza.....	4,09	3,79	4,40	4,19	4,00	3,09	3,59	3,19	3,00	3,00	2,89	3,00	2,93
Pescadilla. ...	1,32	1,21	1,40	1,17	1,47	1,33	1,37	1,31	1,20	1,29	1,15	1,16	1,24
Besugo.....	2,39	2,00	2,49	2,06	2,69	2,50	2,30	2,29	2,50	2,24	2,39	2,29	2,35
Panchos.....	1,00	1,25	1,09	1,20	1,71	1,11	1,50	1,49	1,21	1,49	1,15	1,29	1,24
Gallos.....	1,19	1,00	1,00	1,17	1,45	1,00	1,00	0,95	1,12	1,00	1,11	1,00	1,19
Congrio.....	2,00	2,07	2,21	2,17	2,19	1,66	2,00	2,00	1,78	1,92	1,77	2,00	1,72
Congria.....	1,37	1,29	1,68	1,53	1,59	1,10	1,50	1,51	1,50	1,50	1,26	1,50	1,40
Abadejo.....	1,39	»	2,00	»	1,89	1,39	1,70	1,79	»	»	»	1,78	»
Barbadas....	0,78	0,72	0,77	0,78	0,92	0,72	0,93	0,81	0,70	0,80	0,60	1,72	0,72
Gallapotas...	1,20	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Matute.....	0,35	0,40	0,33	0,36	0,33	0,36	0,33	0,33	0,39	0,33	0,38	0,33	0,42
Pelao.....	0,37	0,36	0,33	0,35	0,33	0,31	0,33	0,33	0,40	0,33	0,37	0,33	0,37
Potas.....	0,74	0,69	0,69	0,73	1,00	0,74	0,80	0,57	0,77	0,69	0,65	0,66	0,74
Calamares....	1,76	1,77	»	1,90	1,96	»	1,40	1,19	1,69	1,20	1,63	1,29	1,41
Almejas.....	1,19	1,29	1,18	1,30	1,24	1,42	1,24	1,15	1,09	1,08	1,06	1,02	1,61
Reyes.....	»	1,62	»	»	»	1,00	2,00	»	»	»	1,00	»	1,00
Chicharros...	»	»	0,33	»	0,33	»	0,33	0,33	»	0,33	»	0,33	»
Rubiel.....	»	»	»	2,80	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Mero.....	»	»	»	»	2,70	»	»	»	»	»	»	»	»
Lenguados...	»	»	»	»	»	»	»	»	5,00	»	»	»	5,00

Movimiento habido en los turnos para la carga de carbón p

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====				
8 Nobre.	4 Nobre.	Rita Sister . . . . .	3.700	Barcelona.
8 id.	21 id.	Ciaño. . . . .	3.550	Id.
10 id.	21 id.	Nuestra Señora del Carmen . . . . .	5.300	Id.
20 id.	cargando	Sardinero. . . . .	3.500	Alicante.
25 id.	esperando	Maruja y Aurora. . . . .	7.000	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
4 Nobre.	14 Nobre.	Norte. . . . .	5.000	Barcelona.
9 id.	18 id.	Monchu . . . . .	2.300	Sevilla.
11 id.	cargando	R. Alonso R. . . . .	6.200	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
4 Nobre.	11 Nobre.	Agadir . . . . .	620	Bilbao.
8 id.	24 id.	Mina Piquera. . . . .	5.300	Barcelona.
18 id.	27 id.	Fito . . . . .	2.500	Bilbao.
28 id.	esperando	José Navia Osorio. . . . .	1.650	Cádiz.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
4 Nobre.	9 Nobre.	María Santiuste . . . . .	460	Santander.
6 id.	11 id.	José María . . . . .	500	Pasajes.
6 id.	14 id.	Alejandro . . . . .	400	San Sebastián.
8 id.	15 id.	Juan Artaza . . . . .	580	Pasajes.
10 id.	17 id.	Iturri-Ripa . . . . .	400	San Sebastián.
11 id.	18 id.	Ruda. . . . .	480	Id.
15 id.	23 id.	María Santiuste . . . . .	480	Santander.
18 id.	24 id.	Agadir . . . . .	620	Bilbao.
18 id.	28 id.	Astillero . . . . .	480	San Sebastián.
20 id.	cargando	Alejandro . . . . .	400	Zumaya.
20 id.	esperando	Juan Artaza . . . . .	580	Pasajes.
20 id.	>	María . . . . .	400	San Sebastián.
27 id.	>	María Santiuste . . . . .	480	Santander.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
17 Nobre.	17 Nobre.	María Amalia. . . . .	700	Vigo.
18 id.	23 id.	Caruso . . . . .	1.320	Pasajes.
18 id.	18 id.	José María . . . . .	600	Coruña.
20 id.	20 id.	Jesús Antonio . . . . .	600	Cartagena.
20 id.	23 id.	Llodio . . . . .	340	Bilbao.
21 id.	23 id.	Claudio . . . . .	3.900	Valencia.
21 id.	24 id.	V. de Chávarri . . . . .	4.600	Id.
24 id.	26 id.	Sotón. . . . .	1.900	Bilbao.
28 id.	28 id.	Llodio . . . . .	900	Id.
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
1 Nobre.	14 Nobre.	Amelia . . . . .	150	Coruña.
8 id.	14 id.	Lekeitiarra . . . . .	210	Bilbao.
8 id.	11 id.	Mont Seny . . . . .	220	Id.



# GIJON

tes puertos desde el 10 al 25 de Noviembre de 1933

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
8 Nobre.	19 Nobre.	Manuela E. . . . .	280	Vigo.
9 id.	20 id.	Ciaño . . . . .	1.000	Motril.
10 id.	13 id.	Mariavi . . . . .	360	Santander.
10 id.	17 id.	Sama. . . . .	1.040	Bilbao.
10 id.	17 id.	Nuestra Sra. del Carmen . . . . .	360	Para consumo.
30 id.	14 id.	Mina Sorriego . . . . .	480	Bilbao.
13 id.	19 id.	Astillero . . . . .	4.300	Barcelona.
14 id.	19 id.	Mieres . . . . .	2.300	Palma.
15 id.	17 id.	Torras y Bages . . . . .	100	Vegadeo.
15 id.	15 id.	Espiñeira . . . . .	160	Santander.
17 id.	21 id.	Mariavi . . . . .	350	Id.
18 id.	24 id.	Iluntzar Mendi . . . . .	3.200	Sagunto.
18 id.	cargando	Mont Seny . . . . .	820	Bilbao.
20 id.	23 Nobre.	Llodio . . . . .	560	Id.
21 id.	25 id.	Aller . . . . .	200	Zumaya.
22 id.	24 id.	Aurora . . . . .	1.000	Bilbao.
23 id.	esperando	C. de Zubiria. . . . .	4.300	Id.
24 id.	cargando	Ruda. . . . .	480	Vigo.
24 id.	25 Nobre.	Sama. . . . .	1.040	Pasajes.
24 id.	27 id.	María Amalia. . . . .	700	Cádiz.
25 id.	27 id.	Mariavi . . . . .	360	Santander.
27 id.	esperando	Margarita . . . . .	320	Zumaya.
28 id.	»	G. Junquera . . . . .	5.800	Pasajes.
28 id.	»	Numa . . . . .	4.200	Sevilla.

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

6 Nobre.	11 Nobre.	Antonieta . . . . .	130	Elanchove.
7 id.	13 id.	Lalín. . . . .	150	Santander.
7 id.	15 id.	Dionisia . . . . .	260	Bermeo.
10 id.	17 id.	Evaristo . . . . .	40	Navia.
11 id.	17 id.	Monte Faro . . . . .	180	Bilbao.
14 id.	20 id.	Chacartegui 1 . . . . .	200	Bermeo.
15 id.	23 id.	Roberto . . . . .	180	Bilbao.
15 id.	24 id.	Lola . . . . .	240	Santander.
15 id.	27 id.	Galicia . . . . .	320	San Sebastián.
16 id.	cargando	Asunción. . . . .	250	Id.
21 id.	»	San Eduardo. . . . .	300	Santander.
23 id.	esperando	Ana . . . . .	320	Zumaya.
23 id.	»	Ineschu . . . . .	180	Pasajes.
24 id.	»	Joven Conchita . . . . .	220	Bilbao.
24 id.	»	Airoso. . . . .	125	Ferrol.
27 id.	»	Belarmina . . . . .	140	Id.

# A V I L E S

---

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

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
<b>2.<sup>a</sup> decena de Noviembre.</b>				
6 Nobre.	13 Nobre.	Lclina . . . . .	400	Zumaya.
5 íd.	14 íd.	Antonio Satrústegui . . . . .	3.338	Sevilla.
8 íd.	14 íd.	M. de Chávarri . . . . .	4.521	Valencia.
11 íd.	17 íd.	Ineschu . . . . .	159	Pasajes.
14 íd.	17 íd.	Asturias . . . . .	27	Luarca.
15 íd.	17 íd.	Castro . . . . .	3	Ribadeo.
17 íd.	18 íd.	Manuel . . . . .	250	Coruña.
7 íd.	20 íd.	A. Senra . . . . .	4.620	Cartagena-Alicante.
7 íd.	20 íd.	José Tartiere. . . . .	3.430	Barcelona.
11 íd.	20 íd.	M. Urquijo . . . . .	2.638	Id.
19 íd.	20 íd.	Arnao . . . . .	7	Bilbao.
<b>TOTAL..</b>			<b>19.443</b>	

## Manuel G. Morán

### EFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

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

Aceites para la Marina MOBIL OILS

Empaquetaduras y juntas BELDAM

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

**San Juan de Nieva (Avilés)**

Telegramas }  
Telefonemas } **MORÁN-AVILÉS**

# SAN ESTEBAN DE PRAVIA

---

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

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
<b>2.<sup>a</sup> decena de Noviembre.</b>				
11 Nobre.	14 Nobre.	Ana . . . . .	319	Zumaya.
10 id.	18 id.	Pepín. . . . .	536	Vigo.
11 id.	18 id.	Aurora . . . . .	958	Bilbao.
7 id.	18 id.	Astur. . . . .	938	Alicante.
17 id.	18 id.	Bodón . . . . .	827	Coruña.
5 id.	18 id.	F. R. San Pedro . . . . .	2.157	Bilbao.
11 id.	18 id.	Jaime Girona. . . . .	2 375	Santander.
18 id.	20 id.	Cervantes . . . . .	190	Coruña.
<b>TOTAL....</b>			<b>8 300</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 Noviembre de 1933

		I. <sup>a</sup> DECENA	2. <sup>a</sup> DECENA
<b>MUSEL</b>			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C. ....	Turno 1. <sup>o</sup> .....	9.493,34	6.739,83
	Id. 2. <sup>o</sup> .....	5.638,31	4.311,94
	Id. 3. <sup>o</sup> .....	7.780,27	4.091,88
	Id. 4. <sup>o</sup> .....	1.755,99	2.157,75
	Grúas chicas .....	593,89	339,58
<b>MUSEL</b>			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P. ....	Cargaderos .....	19.048,50	16.808,01
	Grúas chicas .....	225,37	740,55
<b>GIJÓN-DARSENA</b>			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C. ....	Cargaderos .....	2.652,76	1.665,37
	Muelles .....	437,00	417,00
Totales en las dos decenas .....		47.625,43	37.271,91
<b>AVILÉS</b> .....		17.085,00	19.443,00
<b>SAN ESTEBAN DE PRAVIA</b> .....		14.787,00	8.300,00



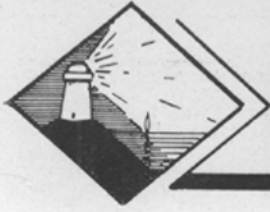
Domicilio social y dirección: **ABBAÑA (Asturias)**

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

Dirección telegráfica: **FÁBRICA-MIERES**

LINGOTE de afino y de moltería. - 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 «Antonio de Sotrústegui»; casco de acero; 2.742 tons. de registro bruto, 2.060 netas. Construido 1889. Vendido por la Compañía de Navegación Vasco-Asturiana, de Avilés, a desguzadores españoles en 105 mil ptas.

Vapor «Pedrosa», casco de acero; construido en el año 1921; de 2.662 toneladas de registro bruto y 1.651 netas. Vendido por la Compañía Vasco Cantabrica de Navegación, de Bilbao a compradores españoles.

## LA PRODUCCIÓN PESQUERA EN GIJÓN

### DURANTE EL MES DE OCTUBRE :-:

Publicamos a continuación una estadística de las ventas de pescado efectuadas en este puerto durante el mes de octubre último:

	KILOS	PESETAS
Abadejo.....	850	1.360,00
Almejas.....	1.588	2.396,00
Barbadas.....	9.407	6.879,00
Besugo.....	27.219	39.008,00
Bonito.....	167	257,00
Calamares.....	2.475	2.655,00
Congria.....	1.393	1.383,00
Congrio.....	1.924	3.639,00
Chicharro.....	5.712	1.904,00
Gallapotas.....	136	136,00
Gallos.....	44.168	43.441,00
Langostinos.....	15	89,00
Lenguados.....	26	135,00
Merluza.....	42.016	136.287,00
Mero.....	197	590,00
Pancho.....	4.855	4.626,00
Pescadilla.....	219.775	269.347,00
Potarros.....	15.352	13.133,00
Rape y Raya.....	49.896	17.186,00
Reyes.....	6.625	5.626,00
Salmonetes.....	79	346,00
Varios.....	42.632	15.440,00
<b>TOTAL.....</b>	<b>476.507</b>	<b>567.863,00</b>

## LA ASOCIACIÓN DE NAVIEROS

Hemos recibido la Memoria de la Asociación de Navieros de Asturias correspondien-

te al ejercicio 1932-33, en la cual se detallan los trabajos realizados por la misma en el ejercicio citado, especialmente en lo que se refiere a Jurado Mixto Central y menores de Transportes Marítimos, corredores intérpretes jurados, el cuadro indicador del personal, la Bolsa Oficial de Fletes, Bolsa Oficial del Trabajo y Registro Oficial de Clasificación de Buques.

Agradecemos el envío y felicitamos a la Directiva por el acierto de su gestión.

## LA SEGURIDAD EN EL MAR

La «Gaceta» del 14 de noviembre último publica una orden disponiendo que los artículos 33 al 49 contenidos en el capítulo V, «Seguridad de la navegación» del Comercio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, se entiendan desarrollados en la forma que se indica. Asimismo, aparece en la «Gaceta» del 17 último, otra orden aprobando las instrucciones complementarias a los artículo, y reglas de dicho convenio, relativas a material de salvamento.

## EL TONELAJE ITALIANO AMARRADO

Según los datos oficiales del ministerio de la Marina Mercante italiana, que acaban de publicarse, el tonelaje total italiano, unidades superiores a las cien toneladas, llegaba a los 3.192,672 tons. grueso. Esto representa una disminución de 218,221 tons. con respecto a la cifra del año anterior, la misma fecha.

El tonelaje amarrado en 30 de setiembre, eran 483,074 tons. grueso, lo que significa un decrecimiento de 330,344 tons. comparado con la misma fecha un año antes. La mejoría de estas cifras es más aparente que real; durante esos doce meses se desguzaron 79 buques, en total 340,698 tons., suma que hubiera sido tonelaje amarrado, si no se hubiera eliminado en esa forma.

**TONELAJE AMARRADO EN ALEMANIA**

Las estadísticas del tonelaje amarrado en Alemania, en 1.º de noviembre (referentes solo a buques de la propiedad de los miembros de la Verband Deutscher Resder e. V.) se muestra que el mejoramiento habido en anteriores meses, ha sido interrumpido y que el volumen de tonelaje amarrado aumentó ligeramente en el mes de octubre.

Es de notar que, aunque el tonelaje au-

mentó, el número de buques, por el contrario, disminuye, lo cual indica que la mejoría por lo que afecta a los buques pequeños, estaba más que compensada por los buques mayores que continúan amarrados.

En 1.º de noviembre, había 115 buques, 558,726 tons. amarradas, es decir, el 16,1 por 100 del tonelaje de aquella Asociación. Los buques inactivos en 1.º de octubre llegaban a 123, pero eran sólo 547.859 tons., es decir, un porcentaje de 15,7 por 100.

**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 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**

**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**



(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**

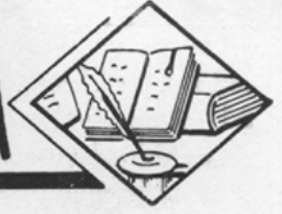
TELÉFONO 33-46  
APARTADO 220

Dirección Telegráfica: VEAR





# LEGISLACIÓN MARÍTIMA



RESOLVIENDO UN EXPEDIENTE  
 PARA EVITAR RETRASOS A LA  
 LLEGADA A CÁDIZ DE BUQUES  
 PROCEDENTES DE CANARIAS :-:

Visto el expediente instruido para evitar el retraso en la llegada a Cádiz de los buques procedentes de las líneas de Canarias y asegurar de modo real y efectivo su enlace con el tren expreso de dicha población y con los restantes servicios.

Resultando que interesado informe de la Compañía Trasmediterránea, propone el siguiente itinerario:

La línea número 1, salida de Tenerife para Cádiz los viernes a las cero horas para llegar el lunes al amanecer, saliendo una vez desembarcado el pasaje y la correspondencia para llegar a Barcelona los miércoles al amanecer; línea núm. 2, salida de Tenerife los martes a las trece y de Las Palmas los miércoles a las trece, para llegar a Cádiz los sábados al amanecer y recalar los lunes en Alicante, los martes en Valencia y los miércoles en Barcelona; línea número 3, salida de Tenerife los martes a las trece y de Las Palmas los miércos-

les a las trece, para llegar los sábados a Cádiz al amanecer y continuar en la forma fijada en el itinerario vigente, su viaje al Norte de la Península.

Resultando que con fecha 19 de Octubre último se interesó, en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 12 del contrato celebrado entre el Estado y la Compañía Transmediterránea informe sobre el horario propuesto de los Ministerios de Guerra, Comunicaciones, Obras Públicas e Industria y Comercio y de la Dirección general de Marruecos y Colonias, concediendo el plazo de quince días para evacuarlo y declarando que los

que no lo verificaran en el mismo, se les estimaría conformes con el itinerario de que se trata. Visto el contrato celebrado entre el Estado y dicha Comp.<sup>a</sup> fecha 8 de Abril de 1931 para prestación de los servicios de Comunicaciones Marítimas de Soberanía.

Considerando que con arreglo al artículo cuarto del citado contrato, en el plazo de su duración, podrá el Gobierno concertar las alteraciones que requiera el interés del Estado o las necesidades del tráfico o servicio postal. Considerando que la información abierta sólo han concurrido el Minis-

**Muñuzuri, Lefranc**  
**Ripolin. 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




terio de la Guerra y la Dirección general de Marruecos y Colonias, los que han opinado en sentido favorable a la modificación propuesta, debiéndose estimar conforme a los restantes Ministerios requeridos, ya que transcurrido con exceso el plazo establecido para hacerlo, no han emitido su parecer.

Este Ministerio, de conformidad con lo propuesto por la Subsecretaría de la Marina civil, ha resuelto aprobar el nuevo horario en la forma propuesta a partir de 1.º de Diciembre próximo.

Madrid, 21 de Noviembre de 1933.

BUQUES DE LA «CAMPSA» QUE PER-  
CIBIRÁN PRIMAS A LA NAVEGACIÓN

Los vapores «Campoamor», «Campas», «Campuzano» y «Campomanes», de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, S. A., se agregan a la relación de buques con opción al percibo de primas a la

navegación, durante el año actual, la que se publicó en la «Gaceta» núm. 133, del 13 de mayo último, por haber llenado los requisitos y quedar inscritos en el Libro-registro especial de buques con derecho a primas a la navegación.

Madrid, 16 noviembre de 1933.

APROBANDO UN EXTINTOR DE INCEN-  
DIOS PARA SERVICIO DE LOS BUQUES

Se participa, para conocimiento de los armadores, constructores, Inspectores de buques y demás personas interesadas, a tenor de lo que dispone la disposición complementaria 1.ª del Reglamento para el servicio de prevención y extinción de incendios en los buques de pasaje, aprobado por Orden ministerial de 21 de septiembre de 1933, que el aparato detector diferencial «Ericsson» ha merecido el calificativo de *aprobado*.

Madrid, 18 de noviembre de 1933.

# HISPANO RADIO MARITIMA

## Alcalá, 16 - MADRID

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

Aparatos automáticos de alarma de los mismos sistemas

### SONDAS ULTRASONORAS LANGEVIN FLORISSON

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

**Pídanse detalles y presupuestos a**

### **HISPANO RADIO MARITIMA, MADRID - Alcalá, 16**

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

Agente en Gijón: DARÍO VEGA :: Trinidad, 23

# 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**  
TELEFONO 11.354  
APARTADO 145

CLAVES } A. B. C. 5.ª 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 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.

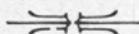
Teléfonos } Astillero N.º 2  
Domicilio N.º 8



# JOSÉ SÁNCHEZ DEL BUSTO

EXPORTACION DE CARBONES

Dirección Telegráfica: } JOSANBUS  
» Telefónica: }



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.  
Cotonos, 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 :: ACERO 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





**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, Alda, Balatina, Pombal, Mar de laxa, Mar Novo, Sines Vilanova Arrifana, Sarda, San Vicente, Cama da Vaca, Carvoeiro, Lagos, Borda dos Picos, Santa María, etc.—**PLANO DE PESCA B.**—Desde Espartel a Mazagán con los pesqueros de Arcila, Torres, Tres Santos, Larache, Cabeza de Vaca, Marmora, Kinitra, Salé, Rabat, Casablanca, Arancor, Mazagán, etc.—**PLANO DE PESCA C.**—Desde Mazagán a Sim con los pesqueros de Katin, 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 SANANA 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 MECÁNICOS**  
**GARCIA Y CANGA (LTDA.)**

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

**GIJÓN**

**CONSTRUCCIONES METÁLICAS**

Se hacen toda clase de reparaciones de buques.

Talleres de Ajuste, Calderería 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-  
natarlo 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. Soman Jr. de Hamburgo. (Servicio rápido directo entre el Norte de España y puertos italianos)

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

GIJÓN

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-1.º

Apartado 71 - Teléfono 18-00

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

Fábrica en

LUCHANA-ERANDIO

(Bilbao)

MARCA REGISTRADA



HOLZAPFEL

Unicos agentes y fabricantes

en España de las afamadas

Pinturas "HOLZAPFEL"

LAS MEJORES DEL MUNDO Y LAS DE MAYOR CONSUMO MUNDIAL

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

«DANGLINE».—«LAGOLINE». Esmalte «SUNLIGHT».

«UNION LINE». «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».

«Colorosos 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

de Alabáñez de Bilbao

BILBAO

En todos los puertos del MUNDO podemos suministrar nuestras patentes

y guardamos depósitos, además, en

las principales poblaciones de España

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