



AÑO VI

GIJÓN 1.º DE JUNIO DE 1935

NÚM. 110

# COMPañIA EUSKALDUNA

## DE CONSTRUCCION Y REPARACION DE BUQUES

### BILBAO

ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE CONSTRUCCIONES NAVALES

Buques de vapor y motor, mixtos o de carga, petroleros,  
pesqueros, remolcadores, ganguiles, dragas, chupones, cabrias,  
barcazas, gasolinos y botes.

Grandes diques secos para toda clase de reparaciones, reconocimientos, limpieza  
y pintura de fondos.

Fundiciones de hierro, bronce, acero moldeado y aceros especiales.

Fabricación de tornillos, tuercas y remaches.

Grandes talleres de construcción de locomotoras y demás material de ferrocarriles, puentes  
metálicos, grúas de todas clases, maquinaria para obras públicas, fábricas y edificaciones.

Dirección postal, Apartado 13 - Bilbao

Dirección telegráfica, Euskalduna - Bilbao

# 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

GIJÓN

APARTADO 90

TELÉFONO 24-00

## A. PAQUET

TELEG } PAQUET  
TELEF }

CONSIGNATARIO

MUELLE, 2-4-6 - GIJÓN

AGENTE DE ADUANAS

Compañía Trasmediterránea

C.<sup>la</sup> G.<sup>la</sup> Transatlantique

PENÍNSULA - AFRICA - CANARIAS

CUBA - MÉJICO - ESTADOS UNIDOS

AGENCIA CONSULAR DE FRANCIA

“SHELL”

“FLINTKOTE”

LUBRIFICANTES Y ASFALTOS

ANTICORROSIVO - IMPERMEABILIZANTE - AISLANTE

EMULSIONES “COMPAS” ASFÁLTICAS

# LISBOA PORTUGAL

## MANUEL LLORET Y BOU

Praça Duque da Terceira, 25 - 26 - 27

CONSIGNATARIO de BUQUES (Unico Consignatario español en Portugal)

Agente de la Compañía Transatlántica-Barcelona

Telegramas: “LLORET” - Teléfono 26447 - Apartado 332

Leche en polvo

## “S A M”

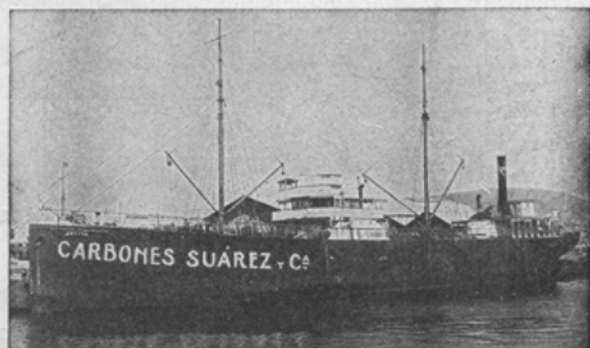
Sin rival entre sus similares, por su calidad, por sus precios y por sus condiciones de conservación que la hacen insustituible para las

travesías marítimas

— < **Fábrica en Renedo (Santander)** > —

Depósito en GIJÓN: Lechería SAM - Jovellanos, 23 - Teléfono 2040





## 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

## FACTORÍA NAVAL HIJOS DE J. BARRERAS, S. A. VIGO

Maquinaria :: Calderería :: Fundición  
Varaderos :: Construcciones metálicas

Especialidad en Buques pesqueros

## SENABRE

CORDELERÍA Y REDES  
VAPORES PESQUEROS

VILLAJOSYOSA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

CADIZ: Plocía, 13.

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

VILLAJOSYOSA (Casa Central).

TELÉFONOS:

N.º 2734

N.º 2724

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

## "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.	Suscripción por un año a la Revista... 25 ptas.	
		Cuarto plana... .	12 id.	Id. por un semestre..... 13 id.	
Los anunciantes recibirán la Revista gratis.					

## FILATURAS VALENCIANAS REDÓN, S. A.

Fábrica en Paterna - Telf. 22

Valencia, Ruiz de Lihory, 7 - Telf. 15453

Fabricación especial con—patente de invención y procedimiento exclusivo de elaboración—de HILOS DE CÁÑAMO BLINDADOS con la total integridad y largo de fibras, PARA LA CONFECCIÓN DE TODA CLASE DE ARTES DE PESCA



Confeción de Artes para la Pesca de «PAREJA», «TRAWLER», «BACA» y demás aparejos de arrastre. Píolas, palangres, Trasmallos, Son-das, Malletas, etcétera, etcétera, Las características de nuestros géneros son la calidad insuperable y los mejores precios.



# "EL ÁNCORA"

## EFECTOS NAVALES

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

ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

**GIJÓN**  
MUELLE, 30

**TELÉFONO 31-38**  
Direc. Telg.: **ÁNCORA**

### BANCO MINERO INDUSTRIAL DE ASTURIAS GIJÓN

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 AHOROS**

Intereses que abona: 3 por 100 anual

Dirección Telegráfica: **BANMINAS**

### 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**

# CORDELERIAS REUNIDAS, S.A.

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

**MADRID**

Dirección telegráfica:  
**CORESA**

*Nuestras especialidades para la pesca:*

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

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

#### FABRICAS:

**Andrés Garriga**, Barcelona.  
**Jaime Ribó**, Badalona.

**Cordelería Domenech Hermanos, S. A.**, Badalona.

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

**Hiladora Illicitana, S. A.**, Elche.

**Hijos de Arrarte, S. L.**, Santander.

# CASTAÑOS, URIBARRI Y C.<sup>IA</sup>

## FABRICA MECANICA DE CORDELERIA

Fabricación de Cables de Abacá-Manila, Sisal y Coco  
Hilos de Redes de Abacá - Hilos finos de Sisal - Hilo de Agavillar  
Especialidad en Malletas marca "ATLANTA"

Dirección: RETUERTO-BARACALDO (Vizcaya) - Telf. 97.155

## JOSÉ MARÍA CANDINA

CONSIGNATARIO DE BUQUES

FLETAMENTOS - SEGUROS

COMPRA-VENTA DE BUQUES

Dirección telegráfica: CANDINA

Teléfonos N.<sup>os</sup> 11721 y 18609

Apartado N.<sup>o</sup> 520



Buenos Aires, 4

BILBAO

## ARTAZA Y COMPAÑIA

Carbones de todas clases, nacionales y extranjeros  
Depósitos en Pasajes

Agencia de la «Compañía Adriática de Seguros»

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

Armadores de Buques

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

Consignatarios de buques y mercancías

Agencia de Aduana

Vapores de pesca

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

Telegramas: ARTAZA

Teléfonos { Oficinas ..... 5025  
» 5259  
Almacén pinturas 5157  
» carbón . 5250  
Talleres ..... 5212  
Domicilio ..... 15634  
» ..... 10723

Oficinas: Cuarta Vía, 6

Pasajes (Guipúzcoa)

## 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 Teléfonos { Domicilio: 1.722  
Telegramas { Oficina: 1.187

## AGENCIA MARÍTIMA

## GONZALEZ-ALEGRE HERMANOS

VIGO

&

VILLAGARCIA

### CONSIGNATARIOS DE BUQUES

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

TELEG. {  
TELEF. { ALEGRE  
CABLE. {

A. B. C. code 6.<sup>a</sup> Edic.



# Andrés Ruiz de Velasco

Cabo Noval, n.º 5. — OVIEDO

Carmen, 30, 32 y 34. — GIJÓN

Consignaciones - Fletamentos - Carbones - Seguros

AGENCIA DE ADUANAS - WAGON LITS/COOK.

TELÉFONOS { OVIEDO 3590  
                  GIJÓN 1905

TELEGRAMAS {  
TELEFONEMAS {

RUIDEVELASCO

{ OVIEDO  
          GIJÓN

APARTADOS { OVIEDO 123  
                  GIJÓN 201

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

## "Fundición Guillermo"

Funde piezas hasta 1.500 kilos de peso en hierro y bronce

Garantiza piezas exentas de poros

TELÉFONO 1831

Taller:

Marqués de San Esteban

APRTAADO 220

Vías de Fomento

**GIJÓN**

## VAPORES COSTEROS (S.A.)

**BILBAO**

Servicio regular entre los puertos de Pasajes, San Sebastián, Bilbao, Santander, Gijón, Musel, Avilés, San Juan de Nieva, Luear, Navia, Tapia, Ribadeo, Vegadeo, Foz y Vivero.



### VAPORES

MARTA JUNQUERA	700 tons.
MARIA SANTIUSTE	560 »
MARIAVI.	380 »
JOSE G. TREVILLA	280 »
LOLA	260 »
MAGDALENA	260 »
CARMEN	260 »
PACO GARCÍA	220 »

LALIN.	160 tons.
TONIN	160 »
ROSITA	150 »
AMADA	140 »
CONCHITA	120 »
ANGELES	120 »
PRUDENCIA	120 »
JOAQUINA	120 »

### FLETES ECONÓMICOS

PRINCIPALES AGENTES.—Gijón-Musel: José Fernández Ruiz; Avilés y San Juan: Angel Alvarez S. en C.  
— Santander: Fernando García Castillo; Bilbao: Acha y Arregui; Pasajes: Cecilio Letamendia —



AÑO VI

GIJÓN 1.º DE JUNIO DE 1935

NÚM. 110

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

## UN NUEVO PROYECTO

# La Ordenación de la Industria Hullera

La Ordenación de la Industria hullera que establece el Decreto del Ministerio de Industria y Comercio de fecha 18 de febrero último, se encuentra oficialmente en vigor desde el día 22 de mayo, ya que la «Gaceta» fijaba el período de tres meses para su implantación. Pero en la práctica parece ser que no lo será hasta 1.º de julio próximo, por ser necesario este tiempo para la ejecución y buena marcha de las modalidades que el referido Decreto establece. Aún más, es muy posible que no se llegue a usar de tal reglamentación, pues, según parece, existe el propósito de confeccionar otra nueva y someterla a la aprobación de la Cámara.

Como dijimos distintas veces, el referido Decreto no llena las aspiraciones de un considerable número de empresas mineras, que sólo ven en el mismo trabas para la industria y ninguna solución del problema que ésta tiene planteado. Por lo tanto, la Ordenación de la

Industria Hullera, al implantarse, más que beneficios, acarrearía perjuicios, y ya son considerables los que sufre ahora esta riqueza para que de nuevo sean aumentados. Así lo deben haber entendido también los Poderes públicos y de ahí que se propongan estudiar un nuevo proyecto que esté en consonancia con la realidad y someterlo a las Cortes en vez de implantarlo por Decreto, pues allí puede ser discutido ampliamente por personas capacitadas y conocedoras de tan importante problema, impidiendo, de este modo, que se legisle en perjuicio de dicha industria, que atraviesa por momentos de los más difíciles que puede haber.

Los motivos de su crítica situación son sobradamente conocidos. Es la falta de pedidos por un lado, y los elevados gastos de explotación, por otro. Mientras que no se ataque acertadamente ambos puntos, el problema subsistirá como hasta ahora, pues su solución no

está precisamente en que se reduzca a un *mínimum* la producción para garantizar la colocación total de la misma, sino, por el contrario, debe irse a su *máximum* desarrollo, entendiéndolo así por tratarse de una actividad necesaria para nuestra independencia nacional.

Véase, además, que esto ocurre en un país cuya producción hullera es insuficiente para cubrir las necesidades de consumo interior, por lo que no es lógico que exista un problema semejante al que tiene. Pero lo habrá mientras que las importaciones de carbón inglés continúen haciéndose en la cuantía actual, que representan ya este año una cifra considerable. No sin que también abriguemos fundamentados temores ante el próximo tratado con Inglaterra, la que, sin duda, intentará ampliar el margen hasta ahora concedido para la introducción de su hulla con impuestos reducidos, visto que aquí seguimos empleando una política distinta a sus demás consumidores, los que paulatinamente le van cerrando las puertas, con el fin de proteger la producción propia o por recibir ofertas más ventajosas que las inglesas.

Otro punto que debe solucionar el proyecto que se confeccione, es el de los precios. No por tratarse de una industria propia es justo obligar a que los consumidores adquieran carbones a precios más elevados de aquellos a

que se cotizan los extranjeros, pues por lo menos deben equipararse a éstos. Si a las empresas mineras no les es posible ninguna rebaja en los precios oficialmente establecidos, dados los enormes gastos que representan hoy día las explotaciones hulleras, el Gobierno (que fué quien impuso jornales y condiciones de trabajo y jornada, a requerimientos de los obreros mineros, superiores unos y más societariamente avanzadas otras que las que rigen en otros países) es el que debe tomar medidas para que en nuestras minas haya como máximo, los salarios y jornada que rigen para las de otros países que nos hacen una ruinosa competencia en nuestro propio mercado, favorecidos por condiciones más económicas de explotación.

Legislando así y llevándolo inmediatamente a la práctica, ya que el precario estado de nuestra industria hullera no permite demoras, será el único modo de resolver su angustiosa situación. Otra cosa que se haga solo significará perder el tiempo inutilmente, sin conseguir fin práctico alguno, como se viene malgastando desde hace años con medidas que carecen de orientación y energía necesaria para la solución del problema.

**ESTE NÚMERO HA SIDO  
VISADO POR LA CENSURA**

## ANTONIO SUARDIAZ VALDÉS

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

*Servicio de cabotaje entre puertos del Cantábrico*

### FLOTA

Vapor "Villamanrique" ..	2.200 Tons.	Motonave "Goya" .....	155 Tons.
Motonave "Cervantes" ..	240 —	— "M. Benlliure" ..	152 —
— "Zuloaga" ....	240 —	— "Capricho" .....	135 —
— "D. Quijote" ..	225 —	Vapor .... "Melchuca" .....	120 —
— "Sancho Panza" ..	225 —		





# MERCADO DE FLETES



Tonos de aguda crisis adquiere este mercado ante la considerable paralización de operaciones, como lo patentiza el reducido número de órdenes que se presentaron durante la pasada quincena. Por otra parte, la impresión que domina es francamente pesimista, al comprobar cómo disminuyen los pedidos de carbón en las minas asturianas a medida que avanza la primavera.

Los buques disponibles abundan en todo momento y han de permanecer en los puertos bastantes días hasta encontrar sus armadores viajes para los mismos, que invariablemente son concertados a tipos de flete tan reducidos que las pérdidas para los navieros son seguras. Pero aun así, muchos de ellos se resisten al amarre de sus unidades, esperando que otros lo hagan primero, ya que de quedar menos barcos en tráfico la situación actual habría de tener alguna mejora. Mientras tanto, esta falta de inteligencia entre los navieros da lugar a que todos ellos sufran que-

brantos en sus intereses, aceptando viajes improductivos, dada la competencia que establecen entre sí, por los deseos de entretener sus tonelajes.

Mas como la colocación de todos los buques que normalmente acuden al mercado asturiano es imposible y probablemente lo será aún más en los meses próximos, de no sufrir un cambio importante la situación actual, irremediamente tendrán que ser amarrados bastantes barcos, después de comprobadas las cuantiosas pérdidas sufridas, por no haberse decidido a retirarlos del tráfico con oportunidad.

Son muy escasos los viajes de retorno, apareciendo solamente pequeñas partidas que carecen de interés para los navieros, debido a que los fletadores pretenden concertar los transportes a fletes irrisorios. Los retornos de madera para minas continúan restringidos, por la abundancia que todavía tienen las minas de dicho material.

---

## ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

---

### GIJÓN a

San Sebastián ..—Vp.	300 ts.	Ptas. 9,75	Langreo
Id. ..— »	400 ts.	» 9,50	Id.
Bilbao .....— »	400 ts.	» 9,50	Id.
Sevilla .....— »	600 ts.	» 16,—	Id.

### AVILÉS a

Huelva (Bodega).....—Vp.	1.400 ts.	Ptas. 12,50
--------------------------	-----------	-------------

Alicante (Bodega).....—Vp.	2.000 ts.	Ptas. 12,—
----------------------------	-----------	------------

### PRAVIA a

Pasajes .....—Vp.	230 ts.	Ptas. 11,—
Id. ....— »	850 ts.	» 10,—
Bilbao .....— »	3.000 ts.	» 7,—
Id. ....— »	800 ts.	» 8,—
Coruña .....— »	500 ts.	» 9,—

# HIJOS DE CASIMIRO VELASCO

**Telegramas y Telefonemas: CASIMIRO**

**Apartado núm. 67**

**GIJÓN**

**Teléfono 32-00**

AGENTES DE LAS LÍNEAS DE NAVEGACIÓN:

NORDDEUTSCHER LLOYD

LLOYD ROYAL BELGE

DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT «NEPTUN»

Wm. H. MULLER & C.<sup>o</sup>

THE ISAACS LINE (EN GIJÓN Y BILBAO)

GANS STEAMSHIP LINE

CORRESPONSALES DE LA AMERICAN EXPRESS C.<sup>o</sup>

## AGENCIA DE ADUANAS

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

**CASA EN BILBAO:**

**Barroeta Aldamar, 2 - 1.<sup>o</sup>**

**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 Trasmé-  
diterránea, 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 eru-  
zamientos de vías, material  
para señales, etc.

## DIQUE SECO

**CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE BUQUES**

**CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES DE**

**MÁQUINAS, CALDERAS, ETC.**

**MAQUINARIA Y MATERIAL PARA OBRAS**

**PÚBLICAS Y PUERTOS**

**DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: TALLERES**

**DIRECCIÓN POSTAL: APARTADO N.º 10**

**ASTILLERO (SANTANDER)**

**TELÉFONO NÚM. 20**



# MERCADO DE CARBONES



Durante la quincena última se ha hecho notar sobremanera la falta de requerimientos para carbón, viéndose con inquietud cómo la situación del mercado tiende a adquirir mayor limitación en la colocación de su producto. Como consecuencia de esto, son ya pocas las minas que no tienen «stocks» en sus plazas, los que de seguir en aumento acelerarán el estado crítico de los hulleros de nuestra región.

En la actualidad, las clases más solicitadas son las granzas y menudos, pudiendo decirse que de las primeras se coloca toda su producción; no sucede otro tanto con los segundos, de los que hay algunas existencias, aunque no en cantidad considerable. Los cribados continúan sin tener compradores, siendo esto la verdadera preocupación de las empresas mineras por lo costoso de su almacenamiento; también ha decaído bastante la demanda de galletas, declinación que se acentuó considerablemente en la segunda quincena de mayo, entre otras causas, por el descenso de consumo doméstico que suele manifestarse todos los años por esta época.

Son, por lo tanto, los cribados y galletas clases que principalmente constituyen las existencias que apilan las minas asturianas, fenómeno raro en este mercado, pero que es de-

bido a las importaciones de hulla inglesa que, por cierto, no han sido suspendidas todavía, a pesar de la considerable cifra que ya representan las introducciones de este combustible en nuestro país en lo que va de año.

En la segunda decena de mayo los embarques de carbón por Gijón-Musel, fueron de 43.009 tons., descendiendo en unas 8.000 tons. si comparamos esta cifra con la obtenida la decena anterior. Por Avilés se cargaron 22.218 toneladas y 22.227 por San Esteban de Pravia.

Al terminar mayo, el número de buques sometido a los diferentes turnos es bastante reducido, pudiendo obtenerse despachos rápidos, tanto por los cargaderos del ferrocarril de Langreo como por los del Norte.

No hay variación en los precios de carbones, que para las industrias obligadas son los siguientes:

	Sobre vagón	Franco bordo
Cribado y galleta	49.90 ptas.	58,15 ptas.
Granza . . . . .	40.90 »	49,15 »
Menudo. . . . .	36,30 »	44,55 »
Briqueta. . . . .	55,30 »	63,55 »

## 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**



## LOS CARBONES INGLESES EN FRANCIA

La situación del mercado de carbones ingleses en Francia produce en Inglaterra justificadas inquietudes; es probable que, como resultado de la intensidad de la depresión que se acentúa constantemente, se intenten nuevos esfuerzos para asegurar un cambio en el sistema de regulación del contingente.

Desde que Francia se entregó a esta extrema política de restricciones en su tráfico de importación en 1931, la introducción de carbones ingleses no ha cesado de disminuir; eran entonces 10,5 millones de toneladas las que se colocaban allí y solo 7,6 millones en 1934; las cifras que se adelantan para este año bajan a 7,2 millones. Bajo el sistema de cuotas, por tanto, las exportaciones inglesas al país que figuraba a la cabeza de un consumo exterior ha descendido en una proporción de 30 %. Rudos golpes ha sufrido el comercio carbonero inglés, por el empuje de competidores favorecidos por circunstancias extraeconómicas, pero como en Francia en ninguna parte.

Para apreciar la situación actual a este respecto en Francia, deben tenerse en cuenta ciertas consideraciones. Las importaciones del Reino Unido han descendido al 58,5 % del promedio del trienio que terminó en 1930, aunque este porcentaje está sujeto a deducciones, pues parte de la cuota puede ser retenida por el «French Mines Department» para asignaciones especiales. Mientras que las importaciones de Inglaterra sólo se permiten con licencias cuya concesión está rigurosamente controlada, las de otros países se efectúan bajo un sistema que obliga solo a exhibir los «certificados de origen». En teoría, las importaciones de sus competidores deben ajustarse a la cuota general, pero es indudable, dadas las tendencias actuales del comercio, se mueven aquéllos con más libertad que los exportadores ingleses. Las cifras demuestran que las dificultades y restricciones que se originan de las licencias de

importación fácilmente suelen ser esquivadas. En 1934, por ejemplo, Francia importó 16,6 millones de toneladas por 17,9 millones en el año anterior; pero la disminución no fué compartida proporcionalmente por todos los países proveedores. Más de un millón de toneladas en esa disminución fueron soportadas por la exportación inglesa y hubo en cambio algunos de sus competidores que vieron aumentar su comercio de exportación a Francia relativamente al año de 1933.

Hoy, es evidente la misma tendencia. Los datos oficiales aparecidos esta semana indican que en el primer trimestre la posición de los carbones ingleses fué menos favorable que en cualquier otro período del régimen de licencias. Aunque el total de las importaciones a Francia disminuyó sólo en 230.000 tons. con respecto al mismo lapso del año pasado, hubo una disminución en las importaciones del Reino Unido, de 306.000 tons. Bélgica vió disminuir su exportación a Francia en 100.000 tons. y también bajó la cifra de Holanda; pero en cambio, Alemania aumentó la suya en 100.000 tons. Polonia en 55.000 y Rusia en 24.000. La distribución de las importaciones es cada vez más desfavorable a la Gran Bretaña. Hace algún tiempo se intentaron negociaciones y se expusieron propuestas para poner a su comercio en un pie de igualdad con el de los demás países competidores, pero surgieron intereses y maniobras internos, que malograron esa buena disposición.

Las dimensiones del mercado francés son tales que los exportadores ingleses no pueden ver indiferentes cómo se empequeñece y declina; su misma magnitud hará que tantos intereses perjudicados reclamen para que la regulación de los contingentes se haga en forma que Inglaterra vuelva a recobrar el terreno perdido en este mercado.

J. C.

## Necesidad de abaratar nuestros puertos

---

¡Da pena contemplar nuestros puertos! El aspecto que presentan a los ojos del curioso que se asome a ellos es completamente desolador, pues en todo el litoral español puede comprobarse lo aguda que es la crisis del tráfico marítimo y la quietud en que están sumidos los puertos. Muelles y almacenes aparecen vacíos; cargaderos y grúas inmóviles; apenas si existe tránsito rodado. Los barcos, alineados aquí y allá, mecen sus moles en las aguas tranquilas en espera del cargamento que no acaba de llegar. Sólo abundan allí los hombres; pero son gente sin trabajo que pasean su penuria a la orilla de los muelles, donde el tráfico ensordecedor de otros días ha desaparecido para quedar sumido en un silencio inquietante.

La depresión de nuestro tráfico marítimo llega a un grado superlativo; pero no es sólo esto lo que influye en la paralización de los puertos españoles; es también la carestía de los mismos. Sus tarifas de cargas y descargas, utillajes, impuestos, practicaes y gabelas, son hoy día de una elevación insostenible para el precario desenvolvimiento que tiene la navegación, pues no sólo rigen aquellas tarifas que existían hace quince años, cuando el tráfico marítimo disfrutaba de una vida próspera por demás y podía permitirse ciertos gastos, sino que se aumentaron casi todas y se crearon, desde entonces acá, nuevos impuestos. Y esta errónea política seguida de no tratar de restringir los múltiples gastos que han

de sufragar los buques en los puertos españoles por diversos conceptos (política que, por el contrario, es siempre orientada en el sentido de que, al caducar unas tarifas, se estudian las siguientes a base de implantar una nueva subida), tiene inevitable repercusión en el tráfico portuario, pues se observa que si bastantes barcos de pabellón extranjero frecuentaban antes nuestros puertos, aun trayendo poca carga para los mismos o con la promesa de recoger alguna mercancía, por reducida que fuere, hoy día se abstienen de hacerlo, ante los muchos desembolsos que representan las tarifas, impuestos y demás gastos en los puertos de nuestro país. Porque ha de tenerse presente que aparte de caros tienen fama de malos, lo cual llega al extremo de que en los mercados marítimos extranjeros se coticen fletes más altos para Barcelona que para los puertos franceses del Mediterráneo.

No son, en verdad, los puertos españoles de tan elevados gastos como los de Londres, New York o Buenos Aires, por ejemplo, pero téngase en cuenta que éstos, así como otros muchos, son centros distribuidores de los principales productores y consumidores del globo, por lo que no hay más remedio que acudir allí con los buques; pero con los de España no ocurre otro tanto, ya que al presente han perdido su emigración y apenas si tienen exportación de mineral y fruta, careciendo del suficiente poder de atracción para que los buques toquen en ellos. Y si además

de tarifas elevadas y multitud de gravámenes, añadimos lo poco que se ha hecho en nuestros puertos para modernizarlos en utillaje y condiciones, con el fin de activar los despachos de los buques, se verá la justificación de la falta de concurrencia de tráfico a los mismos.

Con el fin de aminorar el difícil estado de la navegación, haciendo que dicha actividad lleve vida más próspera que la actual o que, por lo menos, su desenvolvimiento no tengan los quebrantos que desde años atrás sufre de continuo impidiendo un normal desarrollo, la Dirección General de Navegación de la Subsecretaría de la Marina civil, pretende llevar a estudio la disminución de gastos y desgravación de impuestos que ahora rigen. Desconfiamos de que pueda llevarse a cabo alguna solución eficaz en dicho estudio, y fundamen-

tamos así nuestra modesta opinión al ser conocedores de que ya en otras ocasiones se requirió a los navieros, consignatarios, etc., etc., con el mismo objeto, acudiendo éstos con informes debidamente documentados para la labor que se intentaba realizar; pero, desgraciadamente, nada práctico se hizo y suponemos que ahora ocurrirá otro tanto. Pero de no ser así, equivocación que celebraríamos, una de las desgravaciones que más urgen son las de nuestros puertos, para que a ellos retorne la actividad perdida y después, entre las obras públicas a emprender, con los millones destinados a combatir el paro obrero, que se destinen algunos para obras de puertos, de las que están muchos de ellos tan necesitados, para que desaparezca el calificativo de malos que pregonan en el extranjero.

EL CAPITÁN RECKLESS.

**ASTILLEROS DEL CANTABRICO S.L.**

**— GIJÓN —**

**ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE CONSTRUCCIONES NAVALES**

**Buques de vapor y motor, mixtos o de carga, petroleros, pesqueros, remolcadores, ganguiles, dragas, barcazas.**

**DIQUE SECO**

**Para toda clase de reparaciones, reconocimientos, limpieza y pintura de fondos.**

**GRANDES TALLERES DE CONSTRUCCIONES METÁLICAS, PUENTES, GRÚAS, ENTRAMADOS METÁLICOS, CUBRICIONES, MATERIAL FERROVIARIO, VAGONETAS, ETC., ETC.**

**Soldadura Autógena y Eléctrica**

**Calle de las Artes Gráficas**

**Teléfono 23-42**





# MERCADOS EXTRANJEROS



## FLETES

El interés de los mercados de retorno se concentró esta quincena en el sector platense, donde hubo una demanda activa, sobre todo, para fletes inmediatos. En los demás mercados no han abundado las notas de optimismo, aunque haya habido una mejor demanda en algunos del Mediterráneo, especialmente para el tráfico carbonero.

La nota de optimismo, como dejamos dicho, se ha dado en el Plata, la mayor parte de los días de la quincena última, con un ligero aumento sobre los tipos de fletes. Se hacen fletes de San Lorenzo a varios puertos a elegir del R. U., vapor de 7.200 tons., cargamento de granos al tipo de 16/6. Otro de igual tamaño desde Rosario a los mismos puertos, también a 16/6. De Bahía Blanca a Amberes, 7.000 toneladas, embarque inmediato, a razón de 15/—y, con opción Rotterdam, a 15/3.

Sigue con su fisonomía habitual el sector norteamericano donde los granos canadienses no tienen demanda apenas, por su elevada cotización relativamente a los del hemisferio sur. En el sector yanqui, el consabido tráfico de chatarras es el que ofrece notas más activas. Se ultiman fletes de Vancouver a London y Hull, buque de 9.000 tons., embarque inmediato, al tipo de 13/—, para un cargamento de granos. Se fleta de uno o dos puertos de Cuba a R. U. y Continente, buque de 6.500 tons. cargamento de azúcar, al tipo de 12/9.

Mejora la situación del sector oriental y hay cierta actividad en los puertos australianos para el embarque de cereales. Se fleta buque de 7.300 tons., de Sydney a los puertos del Mediterráneo, a razón de 24/6, sacos de trigo.

Se advierte una recuperación de actividades en los puertos mediterráneos, especialmente para cargamento de mineral; otros en cambio, como Alejandría con su tráfico de semilla algodónera, están relativamente inactivos.

## CARBONES

Sigue habiendo en el sector de Cardiff importantes stocks de carbones, especialmente de cribados para los que hay solo una demanda moderada; en cambio la irregularidad de los trabajos en los pozos mineros, disminuye la oferta de menudos y medianos. Siguen aglomerados y coques manteniendo sus posiciones anteriores con esa nota de estabilidad que es su característica.

En el mercado de Swansea las grancillas lavadas tienen demanda activa y precios buenos durante muchos días. De los cribados, variedades inferiores, hay excesiva oferta y cotizaciones resentidas por esta causa; pero, sin embargo, las calidades superiores, se cotizan a precios altos y tienen una reiterada demanda. Abundan las «cobble», variedades medias; y alcanzan buenos precios los finos, a la vista de una demanda activa, aunque los tipos inferiores se obtienen con demasiada facilidad. Las galletillas, tienen poca demanda y cotizaciones muy irregulares.

No hay cambio digno de especial mención en el sector de Glasgow y los precios en general de casi todos sus tipos característicos no han sufrido mayores variaciones. Los cribados de Lanarkshire, tienen excesiva oferta, por disminución del consumo doméstico. También abundan «Fife», clases buenas, y los de vapor, Lothiam. Hay algunos tipos de «trebles» y «doubles» que se solicitan insistentemente, alcanzando buenos precios.

En el mercado de Newcastle ha habido días de inactividad, por desorganización de las ofertas, sobre todo para entrega inmediata. Los de vapor de Durham mantienen buenos tipos y lo mismo los de Tyne, clases superiores. Los de «carboneras» están muy solicitados y se pagan a buenos precios. Hay exceso de carbones metalúrgicos, pero, con todo, sus precios se sostienen firmes.

# LA MARINA MERCANTE RUSA

*Necesidad de una flota numerosa y eficiente. Elevada desproporción entre las necesidades de su comercio y los servicios marítimos. La casi totalidad de su tráfico exterior se hace por vía marítima. Compra de buques y órdenes de construcción naval, al exterior.*

En una reciente edición de la revista publicada por la «Banca Moscú Narodny Ltd.», se publica un interesante artículo sobre la marina mercante de Rusia.

Después de hacer patente la necesidad de una flota que sirva adecuadamente a las necesidades crecientes del comercio ruso, en su papel internacional y en sus relaciones interiores, dice que su significación e importancia puede deducirse del hecho de que en 1933 la carga total, en relación con el comercio exterior, servido por vía marítima, alcanzó la cifra de 18.104.000 tons.

La flota anterior a 1914 era pequeña e inadecuada. En 1913 el tonelaje naval, era de 757.000 tons. de las cuales eran de vapor unas 500.000 y el resto, 257.000 veleros. La flota de entonces ocupaba el noveno lugar del mundo y estaba constituida en su mayor parte, por buques de un nivel técnico inferior.

Las construcciones en los astilleros rusos eran insignificantes. Tres cuartas partes de su flota, habían sido hechas en astilleros extranjeros. Así se explica que solo una décima parte de su tráfico se sirviera de buques nacionales.

Durante la guerra, gran parte de esa flota quedó destrozada; otra parte fué puesta al servicio de los emigrados que huían perseguidos por el huracán de la revolución y luego, al no poder regresar, fueron vendidos al extranjero. Al final de la guerra civil, aquella cifra de tonelaje había quedado reducida a 300.000 tons. y la mayor parte de los astilleros navales habían sido destruidos.

## LA POSESIÓN DE UNA NUEVA FLOTA MERCANTE

El gobierno soviético no regateó sacrificios para reparar aquellas pérdidas y rebasar el nivel insuficiente de su importancia marítima. Según el Plan quinquenal se hicieron inversiones en la industria de construcción naval que excedían la cifra presupuesta en un principio, y se calculan en 1233 millones de rublos los destinados a la construcción de buques fluviales y marítimos. De estos últimos aumentó la flota en 120 y, en cifra menor, los de tipo fluvial. La cifra de carga portuaria durante la ejecución del famoso plan, aumentó en un 92 por ciento con relación a la del año anterior al comienzo de aquél; en 1932 fué de 49,7 millones de tons. En un período de cuatro años, la marina mercante dobló casi la cantidad de mercancías transportadas en buques soviéticos, de 8 millones en 1928 a 15 millones en 1932.

Las siguientes cifras dan idea del progreso en esta dirección:

AÑOS	BUQUES	TONELADAS
1928 . . . . .	222	336.000
1929 . . . . .	233	363.000
1930 . . . . .	280	530.000
1931 . . . . .	301	680.000
1932 . . . . .	340	773.000
1933 . . . . .	352	868.000

Como se ve, entre 1928 y 1933 la flota mercante de los soviets, aumentó de 222 bu-

ques a 352, o sea un 60 por ciento, mientras que el tonelaje aumentó en un 160 por ciento. Los progresos en los astilleros, en la técnica naval y en el utensillaje de los muelles, son también de consideración, según la expresada revista. Una obra de ingeniería notable ha sido la construcción del canal que pondrá en comunicación el mar Báltico con el Blanco, en donde se ocupan los presos políticos principalmente. También se intenta unir a Leningrado y Moscú con el río Volga, lo cual significará, si se consigue, una verdadera revolución en los transportes interiores. También han sido mejorados los puertos de los mares árticos.

#### NECESIDAD DE MAYORES PROGRESOS

Aunque se ha recorrido un largo camino, quedan todavía muchas imperfecciones a que atender. Una de ellas, y no la menor, es que la flota existente, aún dado su crecimiento relativamente a la cifra de anteguerra, es insuficiente para servir a las necesidades del tráfico marítimo y fluvial. La marina soviética representa todavía una cifra insignificante en el tonelaje mundial. La flota rusa transporta solo una pequeña parte del total de la carga. El año pasado, solamente un 20 por ciento; el resto hubo de hacerse por buques extranjeros. La necesidad más inmediata, será acelerar en el segundo plan quinquenal, la construcción de las unidades necesarias para llenar aquel vacío. Las cantidades presupuestas en ese plan, tienden a aumentar la flota existente en un 74 por ciento. Aquella deficiencia en los transportes y aquella dependencia de las flotas extranjeras a que está sometida la economía rusa, se mitigará en parte, aunque no desaparezcan en absoluto.

En la actualidad hay escasez de tonelaje

para el tráfico exterior. Con respecto a la participación del transporte marítimo en el tráfico con el extranjero, la siguiente tabla, donde se nos muestran las importaciones y exportaciones en los dos últimos años, resulta muy significativa:

1932	Cifra de carga en miles de tons.	Por tierra	Por mar
Importaciones a la U. R. S. S...	2.322	409	1.913
Exportaciones de U. R. S. S...	17.967	1.083	16.884
Total...	20.289	1.492	18.797
Porcentaje...	100	7 %	93 %
1933	Cifra de carga en miles de tons.	Por tierra	Por mar
Importaciones a la U. R. S. S...	1.236	373	863
Exportaciones de U. R. S. S...	17.916	675	17.241
Total...	19.152	1.048	18.104
Porcentaje...	100	5 %	95, %

Como se advierte por la tabla transcrita, el transporte marítimo es el más importante; el transporte por vías terrestres es una proporción insignificante del volumen total del tráfico.

Para remediar las indudables deficiencias que existen, será necesario una transformación a fondo de todas las ramas de la industria relacionadas con la construcción naval. Los actuales astilleros, aún dada su mejoría, relativamente a lo que eran en 1913, son inadecuados e imperfectos en gran parte. Damos al pie otra tabla que muestra la construcción de tonelaje en los astilleros nacionales, según datos del Comisariado del pueblo correspondiente:



AÑOS	BUQUES	TONELADAS
1932 .....	13	56.700
1933 .....	14	72.850
1934 (en proyecto)	15	79.500

Las posibilidades de llenar aquella necesidad de una flota numerosa y eficiente, no excluyen la compra de tonelaje extranjero. Los

Soviets han hecho compras relativamente importantes estos últimos años y tienen órdenes situadas en los astilleros extranjeros. Frecuentemente demandan precios y condiciones con el propósito de incrementar la construcción naval, aunque sea sirviéndose de las empresas extranjeras.

Londres, mayo.

J. THOMPSON.

# SOCIEDAD METALURGICA DURO-FELGUERA



Compañía Anónima.- Capital social: 78.000.000 de pesetas

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

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

*Sulfato amónico* con 20 a 21 por 100 de nitrógeno.

*Brea: creosota y aceites pesados* para motores semi-Diene en impregnación de traviesa.

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

## ..... F L O T A .....

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

Dirección Postal: MADRID  
Alcalá, 55-Apartado 529.

GIJÓN  
Apartado 51.

LA FELGUERA  
(Asturias).

Telegramas - Telefonemas:

**Duro**

**Duro**

**Duro-Sama**

## EL PETRÓLEO EN LOS BUQUES

# UNA ERRÓNEA ORIENTACIÓN

Tenemos entendido que la Dirección General de Navegación hace tiempo que estudia un proyecto de reforma en los buques de la Trasatlántica Española, con el fin de que éstos consuman petróleo en vez de carbón. Dicho estudio parece ser que ya está muy adelantado y que cualquier día podemos vernos sorprendidos con una disposición publicada en la «Gaceta» ordenando la reforma de referencia. No sabemos qué motivos tendrá el Estado español para introducir un cambio semejante de consumo en estos barcos, pero creemos que no será fundamento de peso, ya que únicamente lo sería si nuestro país fuese productor de petróleo en vez de hulla, y aquí, por cierto, nos encontramos en caso contrario.

Además del gasto que dicha reforma puede representar para unos buques que no están a la cabeza de los grandes «liniers» del mundo y, por lo tanto, no puede pensarse en competir con los mismos, deben tenerse en cuenta las enseñanzas de otros países, tales como Inglaterra, donde se transformaron algunos barcos para consumir petróleo, teniendo que desistir más tarde de continuar empleando este combustible y volviendo nuevamente a la propulsión por vapor, puesto que las averías en los motores eran frecuentísimas y de reparación muy costosa, aparte de la corta vida que tienen los mismos.

Pues bien; después de estos antecedentes y comprobado que las mayores catástrofes marítimas acaecidas en los últimos años han sido en buques de propulsión a petróleo, por lo difícil que es sofocar un incendio y la magnitud que éste adquiere en naves provistas de grandes depósitos de dicho combustible, es cuando la Dirección General de Navegación se propone llevar a cabo una reforma que no

reportará ningún beneficio y sí muchos perjuicios. Porque, de llevarse a la realidad tal proyecto, nuestra industria hullera quedará privada de un comprador de 20.000 tons. anuales que consumen los buques de la Trasatlántica, cifra que aun no siendo en sí importante, lo es ahora en las circunstancias actuales para los mineros asturianos, por la aguda crisis que atraviesa su actividad.

Si, como antes decimos, España fuese un país productor de petróleo, tendría fácil explicación la reforma que se estudia; pero como es hulla en vez de petróleo, lo que produce nuestro subsuelo, entendemos que son absurdos los propósitos que abriga la Dirección General de Navegación, pues sin duda no ha visto las dificultades y contratiempos que esto acarrearía de producirse un conflicto bélico en el que nos viéramos envueltos y durante el cual no podríamos proveernos de petróleo, no quedando entonces más remedio que amarrar los barcos de motores, en momentos que sus servicios serían de gran utilidad, o bien volver nuevamente a transformarlos en buques de vapor. Este error existe también en el proyecto de Ley de Comunicaciones Marítimas, por el cual se asignan mayores primas a los buques de motores que a los que consumen hulla, equívoca orientación que se trata de imprimir a nuestra Marina mercante y que nos extraña ahora menos que al principio de conocer la antedicha ley, pues vemos que incluso a los buques de propiedad del Estado, que tienen verdadera obligación de surtirse de combustibles nacionales, se les quiere imponer el petróleo, sin reparar en que la riqueza hullera nacional está amenazada de inminente ruina, cosa que todos debemos impedir.

S. C.

# Tonelaje perdido y control de tarifas

## PÉRDIDAS DE TONELAJE, EN MARZO

La lista de accidentes marítimos publicados por el Bureau Veritas, correspondientes al pasado mes de marzo, señala los nombres de los 71 vapores, 11 motonaves y 8 veleros, eliminados del registro, por las siguientes causas:

Vapores: varados, 7; colisión, 1; hundidos, 5; abandonados, 1; desguazados, 54; convertidos, 2; desaparecidos, 1. Motonaves y buques auxiliares: varados, 4; incendiados, 1; hundidos, 2; desguazados, 4. Veleros: colisión, 1; desaparecidos, 1; desguazados, 6.

Las nacionalidades a que pertenecían dichas buques eran las siguientes:

Vapores: 6 americanos; 1 brasileño; 20 ingleses; 1 chileno; 1 chino; 3 daneses; 2 holandeses; 5 franceses; 2 alemanes; 3 griegos; 3 italianos; 6 japoneses; 1 mejicano; 2 noruegos; 1 español; 5 suecos. Motonaves y buques auxiliares equipados con motores: 1 yanqui; 3 ingleses; 3 franceses; 2 alemanes; 2 noruegos. Veleros: 1 yanqui; 4 ingleses; 3 italianos.

Los 54 buques que se registran como desguazados durante el mes tenían un tonelaje total de 185.693 tons. gruesas. Según el Bureau Veritas, los vapores desguazados durante el primer trimestre de este año, fueron 153, con un tonelaje grueso de 467.809 toneladas. Hubo además 23 motonaves y veleros desguazados, con 23.234 tons., que hacen un total de 176 buques y 491.043 tons.

Los vapores desguazados durante marzo pertenecían a las siguientes nacionalidades:

22 ingleses, por 82.907 tons.; 6 yanquis, 21.430; 5 japoneses, 25.989; 5 suecos, 8.264; 4 franceses, 9.558; 3 griegos, 6.807; 3 italianos, 11.302; 2 daneses, 3.230; 2 holandeses, 14.062; y uno de cada uno de éstos: mejicano, 1.669; noruego, 475. Las motonaves y veleros desguazados, totalizaban 9.489 tons.

## LA MARINA MERCANTE BRASILEÑA

La Comisión parlamentaria de la Marina mercante estudia en la actualidad los términos de un proyecto según el cual se establecerá el control gubernamental sobre toda la Marina mercante nacional, incluso sobre las tarifas de carga y los servicios portuarios. El proyecto comprende la creación de una compañía que la sustituya por medio de un empréstito gubernamental de 500.000 contos.

El proyecto establece el transporte oceánico de mercancías como «interés de Estado» y trata de regularizar todos los servicios de esta clase por medio de la ley federal. Las compañías nacionales de carga recibirán por parte del Gobierno ciertas concesiones definitivas. En ciertos casos el dinero gastado en nuevas unidades y en material será reembolsado por el Estado, pero en este caso las compañías estarán obligadas a aceptar a un representante del Gobierno en su Consejo de Administración.

El proyecto se refiere también a la creación de un puerto libre en Río Janeiro para el carbón y el petróleo y establecer el monopolio del Estado sobre la importación.

Como la Comisión parlamentaria continúa sus estudios del proyecto, los navieros, las compañías de vapores y los marinos mercantes esperan que el problema de la Marina brasileña se resolverá muy en breve, tanto más cuanto que la crisis es cada día más grave. El desgaste del material, la escasez de fletes y las reiteradas huelgas de los marinos han conducido a las empresas navieras a una situación financiera muy crítica. A pesar de las protestas de los exportadores, las tarifas de fletes fueron aumentadas recientemente en un esfuerzo realizado para mejorar la situación. Los marinos se quejan de que no se les pagan sus salarios y dicen que si no han abandonado los empleos es a consecuencia de la escasez de trabajo.



## Se ha perdido el vapor «Gumersindo Junquera»

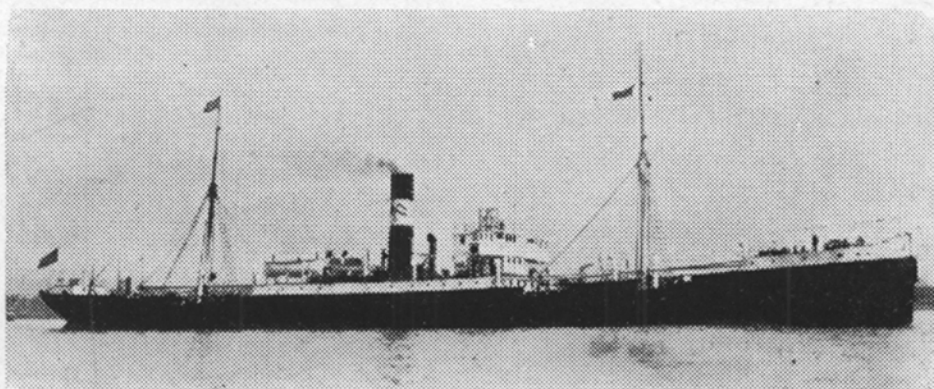
El domingo 19 de mayo embarrancó a la altura del cabo Toriñana el vapor de esta matrícula «Gumersindo Junquera», propiedad de nuestro distinguido amigo el armador gijonés cuyo nombre llevaba dicho buque.

La mayoría de los tripulantes eran de Gijón, causando aquí la satisfacción natural al saberse que se hallaban en salvo, pues embarca-

trico», fué construido en Inglaterra el año 1896 y desplazaba 5.883 toneladas.

Estaba totalmente asegurado en varias Compañías, llevando la dirección de la póliza del seguro «La Unión y el Fénix Español», Subdirección de Gijón. Asimismo el flete y cargamento estaban asegurados.

La triste noticia del accidente se conoció



ron en los botes de a bordo y llegaron a Corcubión en un buque costero.

Las causas del naufragio parece que fueran el haber tropezado el buque en un bajo desconocido. El Capitán, que lo era el marino gijonés D. Eusebio Grana, dió órdenes de sondear con objeto de saber los motivos de la avería y cuando se realizaba esta faena observaron que el buque hacía agua en considerable cantidad.

El «Gumersindo Junquera» había salido a las cuatro de la tarde del día anterior del puerto de San Juan de Nieva (Avilés) con un cargamento de carbón consignado por los señores Quintana y Bertrand y Hulleras de Veguín. Se dirigía a Valencia y Alicante conduciendo un total de 5.810 tons., siendo los receptores el ferrocarril Madrid-Zaragoza-Alicante y Cementos de Valencia.

El «Gumersindo Junquera», antiguo «Mo-

en Gijón a última hora del mismo día 19, por un telegrama que el Capitán envió desde Corcubión a la Casa armadora.

El «Gumersindo Junquera» se sumergió por completo a la una de la madrugada del lunes 20, siendo por tanto total la pérdida del buque.

En Gijón causó la noticia del accidente gran sentimiento, tanto por tratarse de un buque gijonés como por ser tripulado por marinos de este puerto, y al efecto se recordaba que el Sr. Junquera lleva perdidos en poco tiempo tres de sus mejores b.rcos.

Lamentamos sinceramente esta nueva pérdida que sufre la citada Casa armadora y la flota mercante gijonesa, aparte de lo que en sí representa el quedar sin ocupación los treinta y uno tripulantes del «Gumersindo Junquera», entre los que, como antes decimos, figuran buen número de gijoneses.

# MOVIMIENTO DEL DE SAN ESTEBAN DE PRAVIA EN 1934

Los datos estadísticos que acabamos de recibir correspondientes al movimiento habido en el puerto de San Esteban de Pravia durante el pasado año, al igual que los de Gijón-Musel y Avilés, ya publicados en esta Revista, acusan también un descenso considerable en los embarques de carbón y en las importaciones y exportaciones de mercancías en general. Nada nos ha sorprendido este balance tan poco halagüeño, pues así suponíamos fuese, teniendo en cuenta la situación actual del tráfico marítimo y de nuestra industria hullera, como también las circunstancias especiales porque atravesó la región asturiana en el último trimestre del pasado año. Esto queda perfectamente reflejado en los embarques de carbón por San Esteban de Pravia durante los meses de octubre, noviembre y diciembre, en cuyo período solamente se cargaron 64.819,60 toneladas, cifra verdaderamente exigua, lo cual fué debido al paro minero que dió lugar el movimiento revolucionario. En el resumen del año se observa un descenso de 108.353,89 tons. sobre el ejercicio de 1933.

Los embarques en los tres últimos años fueron así:

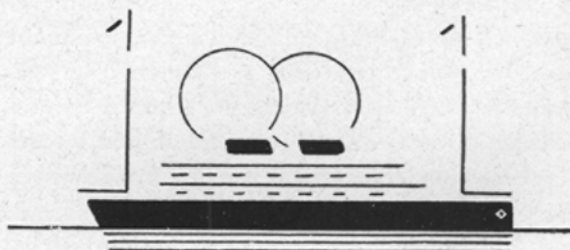
AÑOS	CARBÓN
	EXPORTACIÓN Kilogramos
1932 .....	742.531.850
1933 .....	664.827.640
1934 .....	556.473.750

También la importación y exportación de mercancías en general, da en el año pasado un movimiento inferior comparado con 1933, de 11.560.039 kilogramos para las primeras y 405.080 para las segundas, pues éstas, en los tres últimos años han sido las siguientes:

AÑOS	MERCANCÍAS EN GENERAL	
	IMPORTACION Kilogramos	EXPORTACION Kilogramos
1932 ...	41.177.573	1.268.813
1933 ...	35.655.039	1.066.080
1934 ...	24.095.000	661.000

\* \* \*

Nada más lamentable para nosotros que tener que consignar estos balances tan poco favorables para la vida de los tres principales puertos de Asturias. Por eso queremos hacer constar nuestro deseo de que en futuros ejercicios podamos reseñar impresiones menos pesimistas que las de ahora, que acusen una reacción en el tráfico marítimo en vez de la depresión que año tras año nos vemos obligados a exponer en estas columnas, por demandarlo así la realidad.



## NO HUBO SOLUCIÓN

# El pleito entre la Unión de Armadores y el Pósito

Por tratarse de tema puramente local nunca hasta ahora nos hemos ocupado del pleito que existe entre la Unión de Armadores de Buques Pesqueros y el Pósito Marítimo-Terrestre, de Gijón, conflicto que va para tres años de duración y representa grandes perjuicios para nuestra industria pesquera y puerto, como lo patentiza el amarre de las lanchas dedicadas a la sardina y la falta de concurrencia de embarcaciones en la costera del bonito, desde el momento que el Pósito tuvo la pretensión de no permitir la libertad de ventas para aquellos barcos y lanchas cuya tripulación fuere a la parte.

Con el fin de resolver este importante problema, una Comisión del Instituto Social de Marina, integrada por el Contraalmirante señor Moyá y su secretario Sr. Sánchez Pozo, estuvo en nuestro puerto durante el pasado mes estudiando el conflicto sobre el mismo terreno y la fórmula para su solución. A este objeto se procedió a confeccionar distintas bases y someterlas a la aprobación de ambos elementos pesqueros, siendo la última de éstas, en términos generales, el cese de operaciones en la Casa de Ventas del Pósito, mediante una importante indemnización anual de la Unión de Armadores Pesqueros, que si bien no fué aceptada por estos últimos en todos sus puntos, tampoco se rechazó de plano, creyéndose, en principio, que la buena disposición de los Armadores, pudiera ser el comienzo de negociaciones que llevaran a feliz término el problema planteado desde tanto tiempo. Pero sometida dicha proposición a votación de los elementos que integran el Pósito, éstos la rechazaron por mayoría, y la Comisión del Ins-

tituto Social de Marina, a pesar de los esfuerzos e interés puesto para solucionar el pleito, se ha visto obligada a regresar a Madrid con las manos vacías y con una impresión pesimista del conflicto que intentaron solucionar.

Lamentable es, en verdad, la tesitura adoptada por los elementos del Pósito Marítimo-Terrestre, que no han tenido en cuenta para nada los beneficios que traería tras de sí la solución de este viejo pleito, pues con ella se daría fin a la intranquilidad de todo un barrio pescador y, además, dejaría en salvaguardia los intereses de una industria tan importante como es para nuestro puerto la pesquera, aparte de que aún con las modificaciones que pudieran haberse introducido en la última fórmula sometida, el Pósito todavía hubiera salido beneficiado, disfrutando de ahora en adelante de una existencia más desahogada que actualmente tiene, para atender a los fines educativos y mutualistas que persigue, ya que la indemnización que la Unión de Armadores Pesqueros concediere con carácter anual, sería, sin duda, superior a los ingresos líquidos que obtiene el Pósito con la explotación de su Casa de Ventas.

Si se hubieran echado a un lado ciertos egoísmos que predominan en este pleito, viendo solamente en la solución del mismo los intereses del puerto y de la industria pesquera, otro hubiera sido el rumbo que tomara el problema, quedando definitivamente resuelto con el consiguiente beneficio para la clase pescadora. Pero no ha sido así a pesar que los Armadores se prestaron a facilitar las negociaciones animados de los mejores deseos.

PISCIS.



## UNA MEJORA IMPORTANTE

# La construcción del puerto pesquero de Candás

Desde el año 1917, en que un tremendo temporal destruyó el espigón del primitivo proyecto de ampliación del puerto pesquero de Candás, este pueblo recorrió un calvario en busca de ayuda para continuar las obras, hasta 1929 en que empezaron las del segundo proyecto, pero luego se vino a comprobar que éste era insuficiente, emprendiéndose entonces gestiones para llevar a cabo un tercer proyecto, y ahora éste, tras muchas vicisitudes, acaba de ser aprobado.

Este proyecto es el de más altos vuelos que se ha concedido para este puerto y alcanza la cifra de 1.582.490,76 pesetas, por lo cual en Candás ha producido la noticia de su aprobación y pronta subasta gran entusiasmo.

La construcción del puerto pesquero de Candás es de una justicia evidente y responde a las exigencias de la realidad, ya que esta villa cuenta actualmente con una importante flota pesquera compuesta de más de treinta vapores, otras tantas traineras con motor y muchos botés, teniendo además algunos armadores de Candás parejas de arrastre en los mares del Norte que arriban a puertos de mejor comunicación para la distribución en el interior de la pesca.

Puede también afirmarse con verdad y sin exageración que la industria derivada de las actividades marítimas, conservera, escabeche- ra y salazonera, asentada en Candás, es la más

importante de la costa Cantábrica, por el volumen, variedad, modernos adelantos y crédito en los mercados.

Hay seis grandes fábricas de conservas provistas de modernísima maquinaria y de una producción que sobrepasa a las demás de España. En mayor número existen fábricas de anchoa, contándose además con otras tres fábricas de escabeche. La preparación de anchoas que efectúan las grandes fábricas, a la par que las conservas y muchas salazonadas, en mayor o menor escala, es de tal magnitud que hace afluir a Candás a los principales negociantes del mundo.

Por lo tanto, la vida de Candás depende totalmente de las faenas de la pesca, ya que en ellas y en las fábricas se ocupa la mayoría del vecindario y es lógico que del progreso que en el puerto se observe participe el pueblo en general, puesto que ha de convertirse en abundancia de la pesca que entre en él por los mayores y mejores medios que ha de haber para la estancia de los buques.

Sin perjuicio de dedicar en un próximo número un juicio técnico, hecho por persona competente, dedicado a exponer lo que representa el aprobado proyecto del puerto pesquero de Candás, queremos dar hoy estos detalles como anticipo, para unir nuestra voz al entusiasmo que hoy siente el pueblo candasino por lo que significan para su progreso las obras que van a iniciarse.



**LA CONSTRUCTORA GUIPUZCOANA S. A.**

**Pasajes de San Pedro**

**CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE  
BUQUES, MAQUINAS Y CALDERAS**

**PROYECTOS Y PRESUPUESTOS  
GRATUITOS**



# SECCIÓN DE PESCA



## BUENAS MAREAS DE IRLANDA

En la mayor parte de los días de la quincena última fué considerable la cantidad de pesca que se puso a la venta, de parejas llegadas de Irlanda y Francia, así como también de la Estaca. Todas estas mareas se caracterizaron por gran número de cajas; muchas de éstas por cierto constituídas de merluza y pescadilla.

De no haber regido precios bajos, como fueron los registrados casi siempre, estas caladas hubieran sido bastante remuneradoras;

pero motivado a ello, sólo fueron medianamente productivas.

Para los barcos de pesca en las playas de este litoral la suerte ha sido distinta, dado lo reducido de sus caladas Panchos y gallos fueron las especies más capturadas. Al comenzar este mes son bastantes las embarcaciones que amarran preparándose para la costera del bonito que se avecina.

La pesca de bocarte, que tanto abundó en la primera quincena de mayo, descendió considerablemente en la segunda; sin embargo, se registró más entrada de sardina que en otras fechas.

Promedio de precios en las ventas de pescado en la Rula de Gijón, desde el 11 al 25 de Mayo de 1935

CLASE DE PESCAO	11	13	14	15	16	17	18	20	21	22	23	24	10
Merluza.....	2,10	1,79	2,—	1,69	1,70	1,44	1,88	2,29	1,60	1,79	1,90	1,98	2,90
Pescadilla. ...	1,—	1,21	1,28	0,93	1,30	0,91	1,43	1,24	1,15	1,20	1,34	1,30	1,30
Besugo.....	1,07	1,02	1,—	1,02	1,—	0,95	0,92	1,—	1,—	1,—	1,16	0,79	1,13
Panchos.....	0,46	0,45	0,99	0,68	0,60	0,44	0,80	0,61	0,44	0,72	0,68	0,61	0,62
Gallos.....	1,—	1,—	1,23	1,20	1,23	1,—	1,51	1,07	1,10	1,20	1,27	1,24	1,—
Congrio.....	1,58	1,50	1,59	1,52	1,69	1,45	1,70	1,69	1,56	1,69	1,49	1,70	1,54
Congria.....	1,—	0,54	0,80	0,91	1,11	0,63	8,80	1,09	1,18	1,08	„	0,79	1,43
Salmonetes...	1,69	1,69	1,69	1,51	1,80	1,33	1,57	1,49	1,49	1,50	2,13	1,89	1,59
Rodaballos...	„	„	1,68	„	1,50	1,68	1,65	1,46	1,72	1,51	1,99	1,86	1,64
Mero.....	„	„	2,75	„	„	„	„	„	„	„	„	2,75	„
Abadejo.....	1,—	„	1,05	„	„	„	„	1,17	„	„	„	„	„
Barbadas....	0,77	0,72	0,85	0,59	0,75	„	1,—	0,71	„	0,86	1,—	0,68	0,72
Potas.....	„	„	1,	„	0,68	„	„	„	„	„	„	„	„
Matute.....	0,40	0,35	0,40	0,40	0,41	0,38	0,50	0,40	0,33	0,40	0,38	0,39	0,37
Pelao.....	0,42	0,35	0,39	0,43	0,50	0,39	0,61	0,50	0,39	0,50	0,42	0,50	0,39
Sardinias....	0,48	0,70	„	„	„	0,52	0,47	„	0,51	„	„	0,74	0,43
Bocarte.....	0,19	0,27	„	„	0,25	„	„	0,33	0,24	0,23	„	0,26	0,18
Chicharros...	0,31	0,29	0,30	0,31	0,27	0,33	„	0,31	0,26	0,29	„	0,32	0,45
Centollos....	2,71	„	1,62	1,78	„	„	„	„	„	0,88	„	„	3,36
Lenguados...	„	„	2,92	„	3,30	„	3,04	„	3,28	„	„	„	„
Muiles.....	„	„	0,90	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
Reyes.....	„	„	„	„	1,—	„	„	„	„	„	1,66	1,—	„
Parrocha....	„	„	„	„	„	„	„	„	0,95	„	„	„	„
Langosta....	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	2,08

Agencia en Guipúzcoa

## Sociedad Hullera Española

Jorge de Satrústegui ♦ Pi y Margall, n.º 1 - San Sebastián

# MUSEL

Movimiento habido en los turnos para la carga de carbón

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====				
23 Abril.	16 Mayo.	Maruja y Aurora . . . . .	7.000	Barcelona.
9 Mayo.	18 id.	Abando . . . . .	2.600	Vallcarca.
10 id.	25 id.	Ciaño . . . . .	7.500	Barcelona.
24 id.	esperando	Sotón. . . . .	1.500	Bilbao.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
24 Abril.	3 Mayo.	Ramón Alonso R. . . . .	5.000	Barcelona.
10 Mayo.	cargando	Norte. . . . .	5.000	Id.
23 id.	esperando	Llodio . . . . .	900	Bilbao.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
25 Abril.	13 Mayo.	Mina Piquera. . . . .	5.000	Barcelona.
6 Mayo.	14 id.	Sotón. . . . .	1.900	Bilbao.
8 id.	16 id.	Sama. . . . .	1.000	Id.
13 id.	18 id.	Astur . . . . .	1.200	Alicante.
18 id.	21 id.	María Amalia . . . . .	900	Cádiz.
21 id.	cargando	Euzquera . . . . .	6.500	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
6 Mayo.	13 Mayo.	Iciar . . . . .	620	Vigo.
13 id.	16 id.	Mina Coto . . . . .	400	Santander.
13 id.	17 id.	M. Santiuste . . . . .	480	Id.
14 id.	18 id.	Juan Artaza . . . . .	580	Pasajes.
14 id.	22 id.	José María . . . . .	500	Id.
14 id.	24 id.	Caranza . . . . .	550	Cádiz.
18 id.	25 id.	Alejandro . . . . .	400	San Sebastián.
20 id.	cargando	Iturri-Ripa . . . . .	400	Bilbao.
22 id.	esperando	Ruda. . . . .	480	San Sebastián.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
11 Mayo.	13 Mayo.	C. de Zubiria. . . . .	4.600	Tarragona.
16 id.	16 id.	Hernani . . . . .	420	San Sebastián.
18 id.	20 id.	V. de Chávarri . . . . .	4.600	Tarragona.
21 id.	22 id.	Mina Carrio . . . . .	2.800	Barcelona.
22 id.	23 id.	Sama . . . . .	600	Bilbao.
23 id.	23 id.	Hernani . . . . .	420	San Sebastián.



# - GIJON

por estos puertos desde el 10 al 25 de Mayo de 1935

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			

===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
2 Mayo.	11 Mayo.	Deva . . . . .	3.240	Barcelona.
6 id.	11 id.	Mari Begoña . . . . .	420	Bilbao.
6 id.	11 id.	Monte Faro . . . . .	180	Coruña.
7 id.	13 id.	Melchuca . . . . .	114	Id.
8 id.	13 id.	Mont Seny . . . . .	860	Pasajes.
9 id.	13 id.	Zuloaga . . . . .	214	Coruña.
13 id.	14 id.	Río Miera . . . . .	1.000	Santander.
13 id.	13 id.	Mina Sorriego . . . . .	160	Id.
15 id.	16 id.	Llodio . . . . .	900	Bilbao.
15 id.	21 id.	A. Senra . . . . .	4.800	Barcelona.
15 id.	16 id.	Mina Sorriego . . . . .	160	Santander.
18 id.	24 id.	Numa . . . . .	4.380	Barcelona.
20 id.	24 id.	Mont Seny . . . . .	860	Pasajes.
21 id.	25 id.	Mina Carrio . . . . .	800	Barcelona.
22 id.	25 id.	Sama . . . . .	340	Bilbao.
23 id.	25 id.	Río Miera . . . . .	1.000	Santander.
24 id.	esperando	Jesús Antonio . . . . .	1.500	Cartagena.
25 id.	,	D. Quijote . . . . .	214	Coruña.

===== GIJON - DARSENA. — F. C. DE LANGREO =====				
3 Mayo.	13 Mayo.	Edurne . . . . .	240	Bermeo.
6 id.	13 id.	Anita . . . . .	200	Ferrol.
6 id.	16 id.	Paco García . . . . .	205	Bilbao.
8 id.	16 id.	C. Hevia . . . . .	220	San Sebastián.
8 id.	16 id.	Carmen . . . . .	230	Santander.
10 id.	18 id.	Antonieta . . . . .	120	Bilbao.
10 id.	16 id.	Ana . . . . .	300	Zumaya.
10 id.	20 id.	Mariavi . . . . .	360	Santander.
11 id.	22 id.	Lequeitiara . . . . .	220	San Sebastián.
13 id.	22 id.	Ineschu . . . . .	180	Id.
13 id.	24 id.	Galicia . . . . .	320	Coruña.
17 id.	23 id.	Pitas . . . . .	60	Ribadeo.
20 id.	25 id.	José G. Trevilla . . . . .	250	Santander.
20 id.	cargando	Pepín Suárez . . . . .	100	Guetaria.
20 id.	,	Zubieta . . . . .	160	Bilbao.
22 id.	,	Jone Miren . . . . .	180	Id.
22 id.	esperando	Vito . . . . .	180	San Sebastián.
23 id.	,	Edurne . . . . .	200	Zumaya.
24 id.	,	Mina Sorriego . . . . .	160	Santander.
25 id.	,	Monte Faro . . . . .	180	Coruña.
25 id.	,	Lola . . . . .	230	Santander.
25 id.	,	Antonieta . . . . .	120	Bermeo.

# A V I L E S

Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la 2.<sup>a</sup> decena  
de Mayo de 1935

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
2. <sup>a</sup> decena de Mayo.				
10 Mayo.	11 Mayo.	Caruso . . . . .	1.386	Vigo.
11 id.	11 id.	Lolina . . . . .	399	Zumaya.
11 id.	11 id.	Belarmina . . . . .	122	Coruña.
4 id.	11 id.	Cillero . . . . .	84	Pontevedra.
2 id.	13 id.	Juanita Luisa . . . . .	85	Dena.
12 id.	14 id.	Margarita . . . . .	311	Zumaya.
4 id.	14 id.	Río Navia . . . . .	2	Navia.
5 id.	15 id.	Mieres . . . . .	4.408	Barcelona.
14 id.	15 id.	Iturri-Ripa . . . . .	378	Pasajes.
12 id.	15 id.	Arnao . . . . .	8	Requejada.
12 id.	16 id.	Nuria R . . . . .	3.561	P. Mallorca.
16 id.	16 id.	Río Navia . . . . .	20	Navia.
15 id.	17 id.	Lolina . . . . .	429	Vigo.
10 id.	18 id.	Gumersindo Junquera . . . . .	5.540	Alicante-Valencia.
11 id.	18 id.	Sac. número 6 . . . . .	63	Casablanca.
18 id.	18 id.	Landro . . . . .	4	Gijón.
15 id.	20 id.	Claudio . . . . .	3.637	Tarragona-Mahón.
19 id.	20 id.	Caruso . . . . .	1.340	Bilbao.
20 id.	20 id.	Margarita . . . . .	315	Zumaya.
20 id.	20 id.	Arnao . . . . .	126	Requejada.
TOTAL...			22.218	

## Manuel G. Morán

### EFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

Depositarario 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 "Gotscher & C.<sup>o</sup>", de Birmingham

**San Juan de Nieva (Avilés)**

Telegramas  
Telefonemas

**MORÁN-AVILÉS**

# SAN ESTEBAN DE PRAVIA

Relación del carbón embarcado por este puerto durante la 2.<sup>a</sup> decena  
de Mayo de 1935

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
2. <sup>a</sup> decena de Mayo.				
10 Mayo.	11 Mayo	El Caudal . . . . .	1.060	Málaga.
10 íd.	11 íd.	Aurora . . . . .	1.022	Bilbao.
9 íd.	11 íd.	Jaime Girona. . . . .	2.561	Id.
10 íd.	12 íd.	Manuel . . . . .	252	Corcubión.
9 íd.	14 íd.	B. Zorroza . . . . .	2.480	Bilbao.
11 íd.	14 íd.	M. de Urquijo . . . . .	3.436	Id.
12 íd.	14 íd.	Marzo . . . . .	1.884	Almería.
12 íd.	15 íd.	Cementos Rezola 2 . . . . .	689	San Sebastián.
12 íd.	16 íd.	F. R. San Pedro . . . . .	3.157	Bilbao.
17 íd.	17 íd.	Genoveva Fierro. . . . .	50	Pasajes.
17 íd.	19 íd.	Cervantes . . . . .	212	Coruña.
15 íd.	19 íd.	Aurora . . . . .	1.030	Bilbao.
14 íd.	19 íd.	Jaime Girona. . . . .	3.392	Id.
17 íd.	19 íd.	Mary Begoña. . . . .	431	Coruña.
19 id.	20 id.	San Ireneo. . . . .	561	Bilbao.
TOTAL...			22.227	

GRANDES ALMACENES DE EFECTOS NAVALES  
DE  
ENRIQUE VALDES Y 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 2.<sup>a</sup> decena de Mayo de 1935

		1. <sup>a</sup> DECENA	3. <sup>a</sup> DECENA
<b>MUSEL</b>			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C. ....	Turno 1. <sup>o</sup> .....	7.241,92	9.488,81
	Id. 2. <sup>o</sup> .....	5.419,64	4.234,60
	Id. 3. <sup>o</sup> .....	7.280,24	3.826,59
	Id. 4. <sup>o</sup> .....	1.543,95	1.854,98
	Grúas chicas.....	582,14	560,21
<b>MUSEL</b>			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P. ....	Cargaderos .....	23.599,19	19.212,89
	Grúas chicas.....	2.686,17	675,10
<b>GIJÓN-DARSENA</b>			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C. ....	Cargaderos .....	2.875,92	2.779,79
	Muelles.....	436,00	377,00
Totales en las dos decenas.....		51.665,17	43.009,97
<b>AVILÉS.....</b>		18.864,00	22.218,00
<b>SAN ESTEBAN DE PRAVIA.....</b>		25.819,00	22.227,00

## CEMENTOS FRADERA, S.A.

### PORTLAND ARTIFICIAL LANDFORT



LANDFORT  
VALLCARCA

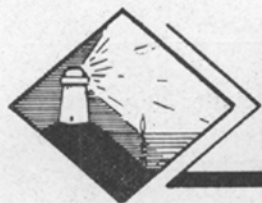
DESPACHO:

RONDA DE LA UNIVERSIDAD, 31

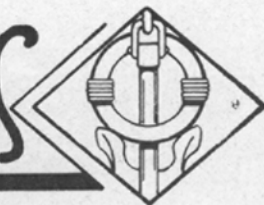
**BARCELONA**

Teléfono n.º 13067

DIRECCION TELEGRAFICA: "LANDFORT"



# INFORMACIONES VARIAS



## EL MOVIMIENTO DEL MAYOR

### PUERTO DEL MUNDO :—:

Durante la semana que terminó en 3 de mayo último, utilizaron el puerto de Londres 983 buques, por 1.093.882 tons. De ese total, 489 buques por 803.605 tons., eran de tráfico extranjero o colonial y 494 (290.277) eran de tráfico costero.

### EL VAPOR «NORMANDIE»

Hemos recibido del agente en este puerto de la Compañía Trasatlántica francesa, D. Alberto Paquet, un extraordinario del periódico parisino «Excelsior», dedicado íntegramente a describir el gran trasatlántico francés «Normandie», del que publica numerosas fotografías con diversos aspectos del gran paquebot.

El «Normandie», que es el mayor buque del mundo, emprendió su primer viaje el día 29 del pasado mayo, desde el Havre a Nueva York.

El citado número es una prueba de buen gusto y muestra la grandiosidad del nuevo buque.

Enviamos a la casa consignataria del «Normandie», nuestro testimonio de gratitud.

### LA CIRCULACIÓN DE COMBUSTIBLES SÓLIDOS

Como ampliación al decreto ordenador de la producción y venta de combustibles nacionales de 18 de febrero último, la «Gaceta» del 24 del pasado mes publica una orden haciendo extensiva a la producción total española de combustibles sólidos el régimen de circulación de los mismos, mediante el uso de guías y vendis; que antes era sólo aplicable para la cuenca asturiana, de acuerdo con la forma establecida por la orden del Ministerio de Industria y Comercio de 1.º de agosto de 1933.

### ASCENSO MERECIDO

La «Gaceta» del día 23 del pasado mes de

mayo publica un Decreto del Ministerio de Industria y Comercio nombrando a nuestro distinguido amigo D. Ignacio Patac y Pérez ingeniero jefe de segunda clase del Cuerpo Nacional de Minas.

Al congratularnos de tan merecido ascenso, felicitamos por ello al Sr. Patac.

### LA VENTA DEL «MAURITANIA»

El famoso liner «Mauritania», estará bajo el martillito del subastador durante ocho días; aparatos, respetos, muebles, serán vendidos en pública subasta. Había en la gran sala del Lounge unas 70 personas cuando se abrió, y ese número se mantuvo todo el día. La subasta se refería a los camarotes de primera, de la cubierta «A», biblioteca de primera, salón de reposo, fumaderos y la «verandah» del café. Todo el lote fué cedido en 3.000 libras. Los precios pagados fueron, en general, muy razonables.

La biblioteca de primera obtuvo un total de 485 libras, por el salón de reposo 825 libras y el fumador se realizó en 716 libras.

Los principales compradores fueron los señores Walter Martín, de Guernesey y Charles Boot, de Bakewell. Ellos solos llegaron aproximadamente a las 2.000 libras. Todas las partidas relacionadas, fueron subastadas en el día de la apertura. La subasta continuó durante siete días más.

### LISTA OFICIAL DE BUQUES

El Inspector general de Navegación, nuestro respetable amigo D. Emilio Suárez Fiel, ha tenido la atención, que mucho agradecemos, de remitirnos un ejemplar de la Lista Oficial de Buques correspondiente al presente año, que cada vez viene más ampliada.

Prometemos ocuparnos de esta lista en el número próximo.

### EL PUERTO DE SEVILLA

La Junta de Obras de la Ría del Guadal-

quiver y Puerto de Sevilla nos envía el Resumen de Importación y Exportación y Movimiento General de Mercaderías Embarcaciones y Trenes durante el año 1934.

Según vemos en tan importante folleto, el total de mercancías importadas por aquel puerto durante el citado año fué de 449.789.465 kilos y el de las exportadas 359.210.907, teniendo un aumento sobre 1933 de 95 mil 576,227. kilos

Por la deferencia con nosotros tenida por el presidente de dicha Junta D. Francisco Clavero Ramírez le hacemos presente nuestro agradecimiento.

COOPERATIVA CARBONERA DE  
ARMADORES DE PESCA : — :

La Cooperativa Carbonera de Armadores de Buques de Pesca de Cádiz nos envía la Memoria Reglamentaria y Balance del año 1934, que acusa una prosperidad en tal organización.

La Memoria contiene detalles muy interesantes que pueden servir para el estudio de este negocio, por lo que agradecemos el envío del folleto.

MUTUA DE LA FEDERACIÓN

DE ARMADORES DE PESCA

Hemos recibido un ejemplar de la Memoria y Balance, correspondiente al año de 1934, de la Mutua de Seguros de la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca, que detalla todas las operaciones del ejercicio, siendo sus resultados bastante satisfactorios, como lo demuestra el que las pólizas suscritas por la Mutualidad son 531 y el capital asegurado 33.912.425 pesetas.

Agradecemos el envío de esta Memoria que demuestra la buena organización que en orden a mutualidad tienen los armadores de buques pesqueros.

TELÉFONO: 14049

Dir. tel.: GONQUICIA

**GONZÁLEZ Y OLABARRI**

Gran Vía, 37

BILBAO

Apartado 190

Lubrificantes "THE SUN"  
Importación directa



EXTRACTOS LUBRIFICANTES  
"CALYPSOL"

NEUMATICOS DE TODAS MARCAS

SUMINISTROS INDUSTRIALES

DELEGACIONES

MADRID: Clemente Lucas Goñi. Calle de Lope de Rueda, 24, 3.º Teléfono 60862. VIGO: I. Andrade. República, 2.  
BURGOS: Julián Hernando. Cid, 7. Tel. 675 X. ZÁRAGOZA: Saturnino Martínez. San Miguel, 7, pral. Teléfono 5795.

**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

SOLICITESE TARIFA DE PRECIOS





# LEGISLACIÓN MARÍTIMA



MODIFICANDO EL PÁRRAFO SE-  
GUNDO DEL ART. 38 DEL RE-  
GLAMENTO DEL CONSEJO SUPE-  
RIOR DE SERVICIOS MARÍTIMOS

El artículo 38 del vigente Reglamento del Consejo Superior de Servicios Marítimos, aprobado por Decreto de 6 de enero de 1934, establece el funcionamiento constante de una Comisión especial denominada de Protección a la Marina Mercante, que entiende en el estudio y dictamen de cuanto signifique protección a la misma y a la pesca, a las incidencias de la aplicación de la ley de Crédito Naval, a la revisión de derechos arancelarios a la importación de buques extranjeros, revisión de primas a la navegación y a la construcción naval y sus bonificaciones, revisión de las escalas graduadas de devolución de primas exigibles a los buques de construcción nacional que se enajenen en el extranjero y, en general, cuanto afecte a la protección a las industrias marítimas.

En dicha Comisión se hallan representados los navieros y las distintas clases de personal de la Marina Mercante, por dos y un Vocal, respectivamente, y siendo conveniente establecer igual número de ambas representaciones, siguiendo la orientación establecida en el propio Reglamento del Consejo Superior al constituir su Comisión permanente, se hace preciso otorgar un puesto más a la representación del personal en la expresada Comisión especial de Protección a la Marina Mercante.

Por lo expuesto, de acuerdo con el Consejo de Ministros y a propuesta del de Industria y Comercio,

Vengo en decretar lo siguiente:

El párrafo segundo del artículo 38 del vigente Reglamento del Consejo Superior de Servicios Marítimos, aprobado por Decreto de 6 de enero de 1934, queda redactado en la forma siguiente:

«Esta Comisión especial estará presidida por el Subsecretario de la Marina civil o por el funcionario en quien éste delegue, y estará integrada por los representantes del Parlamento, el Inspector general de Navegación, el Inspector general de Buques y Construcción Naval, el Secretario general de la Subsecretaría, dos representantes de las Asociaciones de Navieros, uno de la de Constructores Navales, dos designados por las distintas categorías del personal de la Marina Mercante y el de la Liga Marítima Española». — 1.º de Mayo 1935.

CONCEDIENDO A IBARRA Y COM-  
PAÑÍA LOS SERVICIOS DE LAS LÍ-  
NEAS CON AMÉRICA DEL SUR ::

Ilmo. Sr.: Efectuado el concurso que previene la Orden ministerial de 29 de abril de 1935, publicada en la «Gaceta» número 121, correspondiente al 1.º de mayo siguiente, para prestar provisionalmente los servicios de Comunicaciones marítimas regulares entre los puertos del Mediterráneo y los de Brasil, Argentina y Uruguay, con expediciones cada tres semanas, y siendo la única proposición presentada la de la Casa naviera Ibarra y Compañía S. en C., de Sevilla, que ofrece los tres buques motonaves «Cabo San Antonio», «Cabo San Agustín» y «Cabo Santo Tomás», de 12.275, 12.588 y 12.588 tons. de R. B. y 17, 18 y 18 millas de velocidad a media car-

ga, respectivamente, de bandera y construcción nacionales, con la primera clasificación en el Lloyd's Register of Shipping,

Este Ministerio, de conformidad con lo propuesto por la Junta de concurso y la Subsecretaría de la Marina civil, ha resuelto adjudicar los servicios indicados a la Compañía Naviera Ibarra, S. en C., de Sevilla, en las condiciones expresadas en la citada Orden mi-

nisterial de 29 de abril de 1935, con carácter provisional, con los tres buques citados, hasta que entre en vigor la nueva ley de Comunicaciones marítimas; debiendo dar comienzo los servicios el día 1.º de junio próximo en el punto de itinerario que se encuentren los tres citados buques a las 6 horas de dicho día, cesando en el percibo de primas a la navegación desde dicha fecha. — 27 de Mayo de 1935.

## GABINO FELGUEROSO

### CARBONES

DELEGACIONES Y DEPOSITOS:

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

Telegramas y Telefonemas GABIROSO

◆ Teléfono 31-23 ◆

Apartado 79

Calle 27 de Diciembre, 2, 2.º

**GIJÓN**

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

Marqués de Cubas, 25. - MADRID

APROBADA POR REAL ORDEN DE 18 DE NOVIEMBRE DE 1928

### SEGURO DE BUQUES

La Mutua asume los riesgos de pérdida total, abandono, gastos de salvamento, recursos de tercero y averías particulares  
Capitales asegurados: 33.912.425 PESETAS.  
Sinistros pagados: 2.934.072,80 PESETAS.

### Seguro de accidentes del trabajo y de mar

La Mutua asegura todos los riesgos que autoriza la vigente Ley de Accidentes del trabajo, y los riesgos de accidentes de mar.  
Capitales asegurados: 9.148.444 PESETAS.

CIFRAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1934

DELEGACIONES EN TODOS LOS PUERTOS ◆

Autorizado por la Inspección de Seguros y Ahorro en 8 de mayo de 1934

## S. A. Depósito de Carbones de Tenerife

— GIJÓN —

### CARBONES

**Consignatarios :-: Fletamentos**

**Agencia de las Compañías Hamburguesas**

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

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

# SANCHEZ RUIZ & FERRER

## SEGUROS Y REASEGUROS

**FLETAMENTOS :-: COMPRA-VENTA DE BUQUES**

Telegramas } **RUSANCO**  
 Telefonemas }  
 TELEFONO 11.354  
 APARTADO 145

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

**MADRID**

Peligros, 9

# 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**

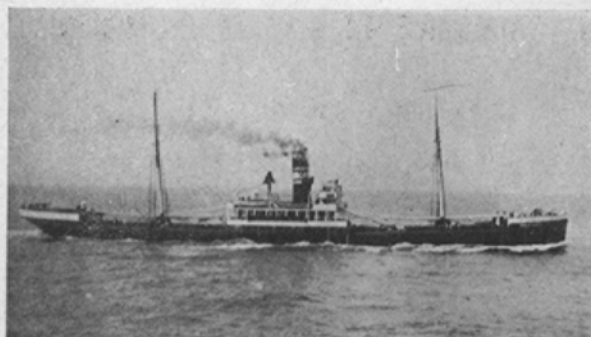
Esta Compañía tiene a su cargo las estaciones de la casi totalidad de los buques españoles de pasaje, carga y pesca, y posee la exclusiva en España para la explotación de dichos aparatos

**Pídanse detalles y presupuestos a**

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

a sus inspecciones de: Barcelona: Gran Vía Layetana, 3; Bilbao: Alameda de Recalde, 36; 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: DARIO VEGA :-: Trinidad, 23



**JOAQUIN VELASCO**

LANGREO, 2

**GJIÓN**

**MINAS DE COTO DEL MUSEL  
 CARBONES PARA GAS**

**VAPORES:**

“Mina Piquera”  
 “Mina Coto”  
 “Mina Carrión”  
 “Mina Sorriego”  
 “Mina Entrego”



# DOMINGO MUMBRÚ

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS  
**BARCELONA**

Telegramas } DOBRÚ  
Telefonemas }

VIA LAYETANA, n.º 12 - 1.º  
Teléfono núm. 13327

## 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

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

## CALADEROS DE PESCA

Obra rigurosamente nueva.—Datos no publicados hasta ahora.—Noticias de pesca inéditas.—Todo ello comprobado por la práctica

Planos especiales nuevos para el bonito a 35 pesetas

Playas para parejas, trawlers y vacas.—La escasez de pesca puede y debe combatirse.—La crisis pesquera puede y debe evitarse.—Muchos no pescan más por desconocer ciertas playas.

Adquiera «CALADEROS DE PESCA», única obra en español en su género. Solo se vende a españoles.

«CALADEROS DE PESCA», contiene ¡170! playas de pesca, su extensión, latitud y longitud, sonda en brazas inglesas, calidad del fondo, rumbo verdadero de la corrida, duración o millas de los lances, embarres, cascos a pique, clase de pesca, épocas, etc.

¡¡¡170!!! Playas de pesca para parejas, trawlers y vacas. Ahorran tiempo y pesetas.—Edición limitada.

Es el recurso supremo en estas circunstancias.

Se incluyen las de Irlanda, Cantábrico, Galicia, Portugal, Andalucía, Marruecos español y francés. Bancos Concepción, Sahárico y Arguín, Canarias, Terceras. Todos los conocidos con datos rigurosamente inéditos.

La obra más práctica, sencilla y curiosa. Es propiedad de su autor y está registrada y depositada.

Tiene el formato y tamaño de una carta marina corriente, esmeradamente impresa.

Precio de cada ejemplar 50 pesetas, que deben acompañarse por giro postal o telegráfico, a su autor:

**Capitán MIGUEL MORALES ALMIÑANA,**

Lista de Correos, CADIZ

Los pedidos se hacen en firme.—No se admiten devoluciones.—Se envían según orden de recepción de pedido por correo certificado.—A los suscriptores de ASTURIAS MARÍTIMA que incluyan el sobre que lo pruebe se les enviará por la cantidad de 11 PESETAS.

## 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.

## LA UNIÓN y EL FÉNIX ESPAÑOL



(COMPAÑIA DE SEGUROS)  
MARÍTIMOS - Buques - Fletes  
Desembolsos - Mercancías - In-  
cendios - Vida - Valores - Acci-  
dentes de Trabajo y Mar (tripu-  
laciones industriales, etc.) - Acci-  
dentes individuales - Respon-  
sabilidad Civil - Robo - Expolia-  
ción - Saqueo - Pillaje, etc., etc.

REPRESENTANTES EN GIJÓN (ASTURIAS):

Luis del Campo Valdés-Mevia - Claudio Fernández y Fernández  
COMISARIATO DE AVERIAS

Oficina: Libertad, 49 - Teléfono 2938 - Particular 1496

## ALMACÉN DE EFECTOS NAVALES

— DE —

### VIUDA MAÑUECO (SUCESOR)

Méndez Núñez, 8 — Teléfono 2256

SANTANDER

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

SUCURSAL EN PUERTO CHICO

## Minas de Respinedo

# JESUS FERNANDEZ

### OFICINAS:

Marqués de San Esteban, número 2

## GIJÓN

## SOCIEDAD INDUSTRIAL ASTURIANA

# FABRICAS DE MOREDA Y GIJON

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

Espino artificial, puntas de París, 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**

## 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 »

**TELEFONO 17-00 - APARTADO 176**

**Telegramas: JUNSECA-GIJÓN**

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

## ANGEL ALVAREZ, S. en C. - Avilés

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

**GRNDES ALMACENES DE SAL**

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

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

VAPORES:  
Caruso... 1.350 Tons.  
Uolina ... 400  
Aida ..... 350 Tons  
Margarita. 270  
Africana.. 150

## ELECTRO-SOLDADORA ASTURIANA

Director: D. PEDRO SABANDO

**SOLDADURA ELÉCTRICA**

Realiza rápida y económicamente las más difíciles re-  
paraciones 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

**GIJÓN**

## S. A. ESPAÑOLA DE LUBRIFICANTES

ACEITES, GRASAS Y EFECTOS NAVALES IMPORTACIÓN DIRECTA

DEPÓSITO PARA ASTURIAS

# Vda. de DIEGO MURILLO

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

## 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

## TALLERES DE G. RIERA

GIJÓN

(Próximos al puerto del Musel)

Teléfono 34-44

Reparación de buques — Construcción  
de maquinaria y calderas para los mis-  
mos. — Reparaciones en general. — Talle-  
res mecánicos. — Calderería. — Forja y  
Fundición.



# ANTONIO T. VEGA

G I J O N

Consignación y fletamento de buques

Seguros marítimos

Suministro de carboneras en todos los puertos

Corredor para la compra-venta de buques

Agentes en todos los puertos

DIRECCIONES

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

## 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**



De venta en  
Droguerías,  
Ferreterías  
y  
Efectos Navales



## 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 África y Baleares. Línea comercial mensual a América del Sur)

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

Tampa Inter-ocean Steamship C<sup>o</sup> 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 C<sup>o</sup> Ltd. de Liverpool. (Seguros marítimos)

GIJÓN

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-1.<sup>o</sup>

Apartado 71 - Teléfono 18-00

## C.<sup>la</sup> 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» (pintura para muebles).  
«FURNITURE ENAMEL» (barniz y esmalte especiales para muebles).  
«MOTOR PAINT». Pinturas decorativas «LAGOMAT». Pintura al agua «ODICO» (preciosos colores permanentes).  
Esmaltes y Barnices «INTERLAC» a la nitrocelulosa y demás productos nitrocelulósicos, «INTERPAST» A. y B.

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

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

Oficinas:

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