



AÑO VI

GIJON 15 DE JUNIO DE 1935

NÚM. 111

Hijos de CASIMIRO VELASCO

Telegramas y Telefonemas: **CASIMIRO**

Apartado núm. 67



Teléfono 32-00

GIJON

AGENTES DE LAS LÍNEAS DE NAVEGACIÓN:

NORDDEUTSCHER LLOYD

LLOYD ROYAL BELGE

DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT «NEPTUN»

Wm. H. MULLER & C.º

THE ISAACS LINE (EN GIJÓN Y BILBAO)

GANS STEAMSHIP LINE

CORRESPONSALES DE LA AMERICAN EXPRESS C.º

AGENCIA DE ADUANAS

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

CASA EN BILBAO:

Barroeta Aldamar, 2 - 1.º

Teléfono 18315

Telegramas: "CASMIR"

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 } PAQUET

CONSIGNATARIO

MUELLE, 2-4-6 - GIJÓN

AGENTE DE ADUANAS

Compañía Trasmediterránea

C.º G.º Transatlantique

PENÍNSULA - AFRICA - CANARIAS

CUBA - MEJICO - ESTADOS UNIDOS

AGENCIA CONSULAR DE FRANCIA

“SHELL”

“FLINTKOTE”

LUBRIFICANTES Y ASFALTOS

ANTICORROSIVO - IMPERMEABILIZANTE - AISLANTE

EMULSIONES “COMPAS” ASFÁLTICAS

“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

GIJÓN

APARTADO 220

Vías de Fomento

Leche en polvo

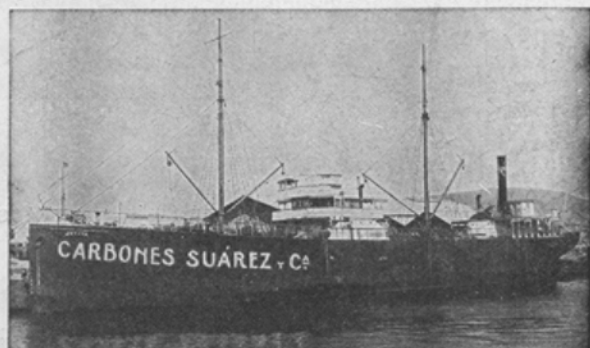
“SAM”

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.^{IA} S. A.

Depósitos flotantes y terrestre de Carbón y Gas-Oil

Importación y venta de Sal

CASA CENTRAL: VIGO - Teléfono 1466

SUCURSALES en MARIN, VILLAGARCIA y SANTIAGO

Tele ^{gramas} _{fonemas} } SUARECES

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

VILLAJOSYA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

CADIZ: Plocía, 13.

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

VILLAJOSYA (Casa Central).

TELÉFONOS:

N.º 2734

N.º 2724

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

"ASTURIAS MARÍTIMA"

TARIFA DE ANUNCIOS POR INSECCIÓN

Cubierta exterior ..	{ Plana completa. 60 ptas.	}	1/8 de plana... 150 ptas. al año (sin descuento)
	Media plana... 35 id.		
	Cuarto plana... 20 id.		
Cubierta interior...	{ Plana completa. 50 ptas.	}	Descuentos. { Contratos por un semestre . 10 % Contratos por un año 25 %
	Media plana 30 id.		
	Cuarto plana. .. 15 id.		
Demás hojas.....	{ Plana completa. 40 ptas.	}	Los anuncios en texto no tienen descuento.
	Media plana 22 id.		
	Cuarto plana... 12 id.		
			Suscripción por un año a la Revista... 25 ptas.
			Id. por un semestre..... 13 id.
			Los anunciantes recibirán la Revista gratis.

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



Confección de Artes para la Pesca de «PAREJA», «TRAWLER», «BACÁ» y demás aparejos de arrastre. Píolas, palangres, Trasmallos, Sondas, 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.ª

FABRICA MECANICA DE CORDELERÍA

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.ºs 11721 y 18609

Apartado N.º 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.ª 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

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

VAPORES COSTEROS (S.A.)

BILBAO

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



VAPORES

MARTA JUNQUERA	700 tons.	LALIN.	160 tons.
MARIA SANTIUSTE	560 »	TONIN	160 »
MARIAVI.	380 »	ROSITA	150 »
JOSE G. TRÉVILLA	280 »	AMADA	140 »
LOLA	260 »	CONCHITA.	120 »
MAGDALENA	260 »	ANGELES	120 »
CARMEN.	260 »	PRUDENCIA	120 »
PACO GARCIA	220 »	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

GIJON 15 DE JUNIO DE 1935

NÚM. 111

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

UNA DISPOSICIÓN ACERTADA EN FAVOR DEL CONSUMO DE CARBÓN NACIONAL

Una medida muy acertada del Ministerio de Industria y Comercio, ha sido el Decreto de fecha 6 del actual, —«Gaceta» del 8,— declarando que todos los establecimientos y Centros del Estado, Diputaciones provinciales y Ayuntamientos, así como aquellos que directa o indirectamente reciban subvenciones de cualesquiera de estas entidades oficiales, se hallan obligados a consumir en sus calefacciones carbón u otro combustible de procedencia nacional. Decimos que es acertada esta medida porque se ha dado el caso de que el extendido uso del aceites pesados en las calefacciones, sólo en Madrid, puede calcularse en 50 mil tons. de antracita las que anualmente desplaza, cifra que se elevaría considerablemente si se llegase a hacer una relación de todos los establecimientos oficiales del país que usan aceites para sus calefacciones. Debe tenerse en cuenta que tal sistema perjudica a la industria hullera nacional, lesionándola enormemente en su desarrollo, pues hoy día se encuentra decadente por la crisis de consumo, y con esto se resta trabajo a más de 1.000 obreros

mineros, además de aquellos que pudieran haber sido empleados en las operaciones auxiliares de carga, transporte y distribución de carbones que se dejaron de consumir; pero no sólo son estos los perjuicios, sino que lo son también aquellos que se irrogan a la balanza comercial española, ya que los aceites utilizados en dichas calefacciones son, en su mayoría, de procedencia extranjera.

El Decreto dispone que en el plazo máximo de tres meses, deberán ser modificadas las instalaciones de calefacción para que consuman carbones y que los proyectos de los nuevos edificios habrán de comprender también esta obligatoriedad. Aquellos centros donde no faltase consignación para modificarla, sacarán a concurso su calefacción para que quien la tome a su cargo haga la reforma precisa para utilizar este género de combustible. Y que los precios de los carbones serán los oficiales fijados por el Comité ejecutivo de Combustibles.

Sobradamente es de todos conocida la aguda crisis que atraviesa la industria hullera española, que lucha desde hace tiempo para

sobrevivir a la ruina y sostener sus explotaciones en activo, dando ocupación a su importante población obrera; estado de penuria motivado a la crisis que existe en las industrias nacionales consumidoras de carbones y el que los compradores españoles de este mineral dirijan sus compras al extranjero, hasta el máximo de introducción permitido. Todo ello ha dado lugar a que una industria de necesidad nacional esté amenazada de ruina y que como única medida haya tenido que reducir su producción, sistema que a pesar de adoptarse en un porcentaje considerable no es lo suficiente para colocar todos los carbones asturianos que se extraen actualmente, pues hoy día son pocas las minas que no tienen abundantes existencias almacenadas por carecer de compradores.

El Gobierno debe procurar con especial interés resolver los problemas de la industria hullera española y hacer, por los medios que tiene a su alcance, una labor orientada a ampliar los horizontes de consumo, siguiendo el camino iniciado por el Decreto de 6 del actual con las industrias donde el empleo del carbón esté desplazado, usando en su lugar combustibles extranjeros. Porque no sólo es en las calefacciones donde se resta colocación a la hulla, favoreciendo a otros productos que no son nacionales, con perjuicio para la eco-

nomía española, sino que hay otras actividades donde pudiera emplearse aquélla en gran cantidad y no es usada.

Las 50.000 toneladas de carbón, que no consumen las calefacciones de Centros oficiales de Madrid, que se cuadruplican si comprendemos todos los de la península y aquellos que reciban subvención directa o indirecta de cualesquiera de las entidades oficiales a que se refiere el Decreto, tan pronto como sean empleadas serán un buen alivio para la industria hullera nacional; pero esta cifra, aunque elevada, significa bien poco para lo que el Gobierno puede hacer en dicho sentido. El alivio sería mayor si éste rechazase el proyecto de reforma en los buques de la Trasatlántica Española para que consuman petróleo. propulsión que emplean bastantes barcos de la flota de guerra española, como también es necesario que los vapores de la misma flota no se provean de tan grandes cantidades de carbón inglés.

Si estos buques y otros más solo consumieran combustible nacional, como sería lo más lógico, por diferentes razones de peso que no hemos de explicar ahora y que son suficientemente conocidas, muchos miles de toneladas de hulla, bastantes más que los de las calefacciones, habrían de tener colocación, con el consiguiente beneficio para la riqueza carbonera española y la economía nacional.

ANTONIO SUARDIAZ VALDÉS

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

Servicio de cabotaje entre puertos del Cantábrico

F L O T A

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



MERCADO DE FLETES



La paralización de este mercado durante la pasada quincena ha sido tan completa como la última de mayo, transcurriendo los días sin el menor soplo de reanimación y total carencia de órdenes para fletamento, lo cual preocupa grandemente a los navieros que acuden al tráfico de carbones. Motivado a esta crítica situación, y ante la perspectiva nada favorable de lo que será el mercado en los próximos meses, han sido bastantes los barcos amarrados en las últimas semanas, pero todavía tendrán que hacerlo más, de continuar la quietud que domina actualmente el sector marítimo de Asturias, puesto que los amarres llevados a efecto no son aún, ni mucho menos, lo suficientes para equiparar la demanda de tonelaje a la oferta.

Tan es así, que hay en estos puertos un considerable número de barcos disponibles de todos los tamaños, que con insistencia son ofrecidos para cualquier dirección, y que terminan por admitir tipos de flete completamente ruinosos.

Por cierto que, las cotizaciones han llegado

a un extremo inconcebible, por el descenso que experimentan a medida que se aproxima el verano, debido a lo cual el negocio de aquellos navieros que se obstinan en mantener sus buques en tráfico será de lo más adverso, de no mediar más favorables circunstancias que las actuales, pues ante sus deseos de entretener la flota no reparan en concertar operaciones cuyo resultado será de pérdida irremediable por los bajos precios de flete que se vienen fijando para casi todos los viajes.

El presente estado de cosas deja bien patente la necesidad imperiosa de llegar a una inteligencia entre los navieros, que evite la inminente ruina que amenaza a su negocio; pero dicha inteligencia, que ya se intentó establecer en otras ocasiones, no se ve ahora próxima.

Carecen de animación los viajes de retorno, escaseando las ofertas de mineral, sales y cemento; la demanda para embarque de madera para minas, también continúa paralizada, siendo reducidos los cargamentos que se transportan.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

San Sebastián . . . — Vp.	300 ts. Ptas. 10,—	Langreo
Id. »	400 ts. » 9,50	Id.
Id. »	135 ts. » 11,—	Id.
Bilbao — »	650 ts. » 7,25	Id.
Id. — »	400 ts. » 8,50	Id.
Corcubión — »	220 ts. » 11,50	Norte
Vigo — »	180 ts. » 11,—	Id.

PRAVIA a

San Sebastián — Vp.	180 ts. Ptas. 11,—
-------------------------------	--------------------

Bilbao — Vp.	3.000 ts. Ptas. 7,—
Id. — »	1.000 ts. » 7,10
Id. — »	220 ts. » 11,—

RETORNOS:

Corcubión-Pravia . . . — Vp.	200 ts. pinos Ptas. 9,—
Cádiz-Ondárroa . . . — »	400 ts. sal » 20,—
S. Sebastián-Melilla . . — »	400 ts. cemento » 20,—
Bilbao-Gijón — »	400 ts. mineral » 6,—

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



FEDERICO G. FIERRO

ARMADOR Y CONSIGNATARIO
Comisionista y Agente de Aduanas
Banquero

Carbones - Seguros - Fletamentos
Cementos-Agua potable para buques

AGENTE de: la S. A. Hulleras del Turón, de S. A. Altos Hornos de Vizcaya, de S. A. Fábrica de Mieres, de S. A. Vapores Costeros, de Ibarra y Compañía, de Compañía Transmediterránea, de Isaac's Line y de la Compañía Neptunia.

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

TELÉFONO núm. 20

Dirección Telegráfica y Telefónica: FIERROS
SAN ESTEBAN DE PRAVIA

TALLERES DEL ASTILLERO

SOCIEDAD ANÓNIMA

ASTILLERO (Santander)

MATERIAL PARA FERROCARRILES

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

DIQUE SECO

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE BUQUES

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES DE MÁQUINAS, CALDERAS, ETC.

MAQUINARIA Y MATERIAL PARA OBRAS PÚBLICAS Y PUERTOS

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: TALLERES

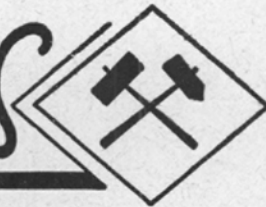
DIRECCIÓN POSTAL: APARTADO N.º 10

ASTILLERO (SANTANDER)

TELÉFONO NÚM. 20



MERCADO DE CARBONES



Los pedidos para carbones asturianos han decaído considerablemente en las últimas semanas, pudiendo decirse que no existen requerimientos nuevos. Y no digamos de cribados y galletas, clases que desde hace tiempo apenas si son solicitadas, sino que también las granzas y menudos, que hasta ahora fueron favorecidas con demanda bastante activa, han quedado sin compradores.

El problema de producción invendible vuelve a presentarse otra vez en toda su magnitud para las minas de esta región, ya que todas ellas disponen de existencias de hulla que van adquiriendo con inquietante rapidez proporciones considerables. A causa de esto, también son mayores los obstáculos económicos de las empresas mineras que, imposibilitadas de realizar el total de las extracciones, se encuentran con dificultades para atender en su día al pago de los salarios de los obreros ocupados en la explotación.

De prolongarse la actual situación crítica, notablemente agravada en las pasadas semanas con la paralización tan enorme del mercado, se creará para la industria hullera asturiana un

estado tan delicado que difícilmente podría soportarlo, pues de no reaccionar la demanda, tendrán las minas que reducir las labores—medidas de aterceramiento ya anunciadas—con el consiguiente perjuicio para la población de la cuenca hullera, que aún no se ha repuesto de los perjuicios sufridos con motivo del movimiento revolucionario de octubre. Y esta reacción no se ve próxima, por ser todavía muy considerables las existencias de carbón de que disponen los consumidores españoles, dadas las importaciones de hulla extranjera llevadas a efecto en los pasados meses, existencias que tardarán aún en agotarse debido al descenso adquisitivo que este combustible experimenta en la temporada de calor.

Los embarques por los puertos de Asturias durante la primera decena del actual, fueron así: Por Cijón-Musel, 40.321 tons.; por Avilés, 15.324 y por San Esteban, 22.569.

El número de buques en espera de turno es limitadísimo, haciéndose buenos despachos tanto por los cargaderos del Norte como por los de Langreo.

Los precios continúan sin variación alguna.

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

PROYECTO A REALIZAR

CANDÁS, PUERTO PESQUERO

Nuestro distinguido amigo y colaborador, el joven y notable ingeniero de la Junta de Obras del Puerto de Gijón, don Ramón Argüelles, accediendo amablemente a un ruego hecho por nosotros, ha escrito para ASTURIAS MARÍTIMA el presente artículo y trazado el plano que le acompaña. Con ello completamos la información que acerca de las obras de ampliación del puerto de Candás dimos en nuestro número anterior y de cuyo proyecto es autor el Sr. Argüelles, quien se esforzó también por llevarlo a la realidad con gestiones personales. (N. de la R.)

Candás es un pueblo de pescadores. La subasta del pescado desembarcado en este viejo puerto del litoral asturiano, durante el año de 1934, ha producido 2.300.000 pesetas. Es más que probable que, entre todos los puertos chicos de la costa cantábrica, ocupe Candás, por el volumen de su tráfico, el tercero o cuarto lugar, pues tan solo Bermeo y Ondárroa le superan francamente y acaso le igualen o le van a la zaga, Santoña, Laredo y Fuenterrabía. Su característica es la pesca costera. Pero su gran importancia estriba en las transformaciones industriales. Los más acreditados conserveros de España tienen allí fábricas en las que se elaboran conservas de indiscutible calidad. Es, además, por el volumen de su tráfico, el segundo puerto pesquero de Asturias.

Durante muchos años se trató de construir un puerto de alguna importancia en esta industrial villa. Mas una serie ininterrumpida de contratiempos impidieron dar cima a esta sentida y legítima aspiración. Primero, la muerte del contratista de las obras de ampliación

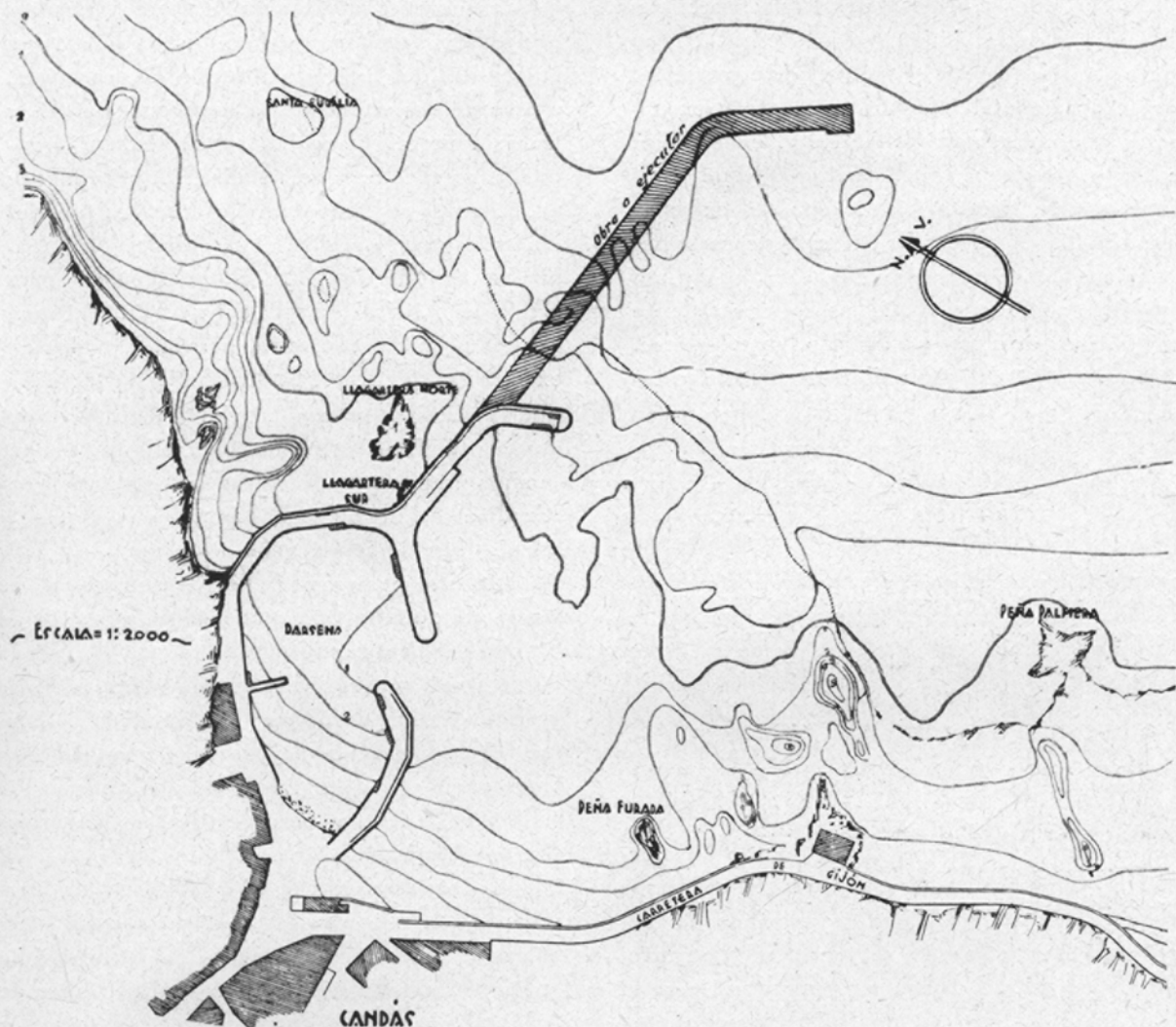
del Puerto, acaecida el año 11, acarrió la paralización de los trabajos y la mar se encargó, años después, de destruir las escasas obras ejecutadas. Más tarde, la rescisión de una nueva contrata dejó indefensas las obras ejecutadas que corrieron evidente riesgo, como sus predecesoras, de total destrucción. Mas al fin, el Estado acude, de nuevo, a poner remedio a tantos males y en estos momentos salen a subasta las obras de prolongación del dique por un presupuesto importante: 1.582.490,60 pesetas.

Este dique consta, en planta, de dos alineaciones, orientándose la que forma la boca de entrada en dirección aproximadamente Sudeste. Los calados de la zona abrigada permitirán dar atraque, en bajamars vivas, a las parejas de mayor tonelaje entre las frecuentadoras de nuestros puertos de pesca. El dique será atracable por lo que, dada la naturaleza del cimientto, ha sido prevista la protección de esta obra con una robusta defensa exterior. La solución adoptada, muy sencilla de ejecución, consiste en un cimientto de hormigón sumergido en sacos y una superestructura de mampostería hidráulica. La defensa exterior del cimientto se proyecta ejecutarla mediante el vertido de escolleras, protegidas a su vez por un doble manto de bloques arrojados de hormigón ciclópeo y de 20 toneladas.

El aspecto financiero de la construcción es siempre interesante en toda obra pública, aun cuando no deba el Estado proceder con un criterio mercantilista. Cuando las obras se terminen el puerto de Candás quedará clasificado entre los de primera categoría que determina el Decreto creador del impuesto sobre la pesca sujeta al gravamen del 1,50 por 100

del valor del pescado en subasta. Partiendo por consiguiente de un tráfico que, como promedio de valor, ascenderá a unos 2.000.000 de pesetas, se obtendrán, por este arbitrio, 30.000 ptas. anuales que representan, aproximadamente, un interés directo del 2 por 100

cadore y que al mismo tiempo procura ventajas de índole económica, al favorecer el desarrollo de las industrias típicas del país, representan el típico complemento de una política portuaria moderna creadora de grandes e intensivos puertos de pesca. Si los Gobiernos



para el dinero a emplear en estas obras. Si, además, tuviéramos en cuenta los ingresos indirectos que al Estado revierten por el acrecimiento de la riqueza gravable es todavía más optimista el juicio que, desde el punto de vista financiero, ofrece esta construcción.

Obras modestas, del tipo de la reseñada que habrá de cumplir una finalidad humanitaria de protección y defensa de las vidas de los pes-

de la República supieran continuar y extender a todo el litoral nacional esta política constructiva—muy certera, por lo que respecta a los puertos pesqueros asturianos—podría rehabilitarse el prestigio del Estado, ante los desamparados pescadores, después de un abandono secular.

RAMÓN ARGÜELLES.
Ingeniero de Caminos.



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

Se sostiene la firmeza del Plata, como registrábamos en nuestra nota anterior. Hubo alguna actividad en el sector norteamericano para carga general, rasgo interesante y excepcional que merece ser destacado y, en cambio, se apaga un poco aquella actividad que parecía insinuarse para los mercados del extremo oriente. En el comercio exterior de carbones ha habido en general buena demanda y tan insistente algunos días que la tendencia alcista de los tipos de fletes no tardó en manifestarse.

Buena demanda y movimiento, como antecedimos, en el mercado del Plata, debido en parte a las salidas cuantiosas de maíz argentino para los consumos del Continente. Se fleta buque de 7.600 tons. para julio, 20, desde Rosario a Amberes al tipo de 16/3, lo que representa un exceso de 3/ sobre los mínimos fijados. Ha llegado a fletarse para tan larga fecha como 2 de setiembre al 8 de octubre, buque inglés de 5.500 tons. desde Rosario a cualquier puerto del R. U., cargamento de granos, a razón de 17/ y con opción a dos puertos del norte de España a 17/3.

Los cargadores de granos de Montreal parecen mantenerse en su inquebrantable expectativa, mientras los liners sirven los escasos requerimientos. Es buena la demanda de hierro desguace y se fleta desde el sector norte, buque de 5.000 tons. a Ardrossan, para el próximo julio, al tipo de 11/. Aparecen muy interesados los cargadores de azúcar de las Antillas, y se fleta de Cuba al Havre, embarque inmediato, una motonave pequeña, a razón de 14/.

Ni cereales, ni legumbres soja procuran demanda suficiente al tonelaje que se ofrece en los mercados orientales. Para cargamento de arroz se fleta buque de 6.8000 tons., fin de mes, a Haipong y Saigón a tres puertos, Marsella y Atlántico francés a 18/.

CARBONES

La cuenca sudgalesa de Cardiff y Swansea está desde hace tiempo perjudicada por las regulaciones del mercado interior de carbones, aparte de sus vicisitudes a consecuencia de las trabas proteccionistas del tráfico exterior, como le ha sucedido con Italia. Los pequeños productores se lamentan de que las grandes empresas manejan a su conveniencia los cupos de producción. La cuota señalada para esta zona ha sido elevada en 400.000 tons., para el próximo trimestre, pero la demanda en exceso era de 500.000 tons. y de aquí las quejas y las protestas. Esta irregularidad ha sido la característica de las cotizaciones; los tamaños grandes se ofrecen en exceso y mal cotizados; están bien aglomerados y coques y tiene poca demanda madera de mina.

Ha sido pequeña la cifra de embarques de antracita durante esta quincena en el sector de Swansea, agudizándose la tendencia bajista la última semana; en cribados, hay exceso de las variedades inferiores y se cotizan bien las clases altas. Grancillas lavadas se demandan con insistencia y son el rasgo más optimista del mercado, mientras carbones de gas tienen días de irregularidad.

No hay variaciones apreciables en el mercado de Glasgow y galletillas lavadas y «trebles» se cotizan con firmeza; los cribados se obtienen sin dificultad pero los carbones de vapor Lanarkshire, aparecen bien situados y con precios altos. Las variedades «carboneras» han llegado a escasear, particularmente los Fife.

Estos últimos días aparecía paralizado el mercado de Newcastle y se cotizan con flojedad las clases mejores de vapor y los Tynne tipos superiores y medianos; también abundan coques, pero sin que descendan sus precios; «carboneras» clases superiores y especial tienen buena demanda y precios, abundando los menudos de Blyth y de todas las procedencias.

ESTADÍSTICA DE BUQUES

EL PRECARIO ESTADO DE NUESTRA MARINA MERCANTE

La Subsecretaría de la Marina Civil viene preocupándose grandemente con la confección anual de la «Lista Oficial de Buques», poniendo verdadero esmero en su publicación que, con agrado, vemos cada vez más mejorada y con mayor amplitud de datos; así es la correspondiente a 1935, recientemente editada, de la que vamos a ocuparnos.

Para cuantos viven o tienen alguna relación con las actividades del mar y que conocen sus problemas y crítico estado, no será una sorpresa las cifras desoladoras que arrojan los cuadros estadísticos y datos que damos a continuación. Tampoco lo ha sido para nosotros, pero, sin embargo, vemos con sobresalto cómo nuestro potencial naval va reduciéndose a la insignificancia y también cómo la mayoría del tonelaje español es viejo e ineficiente, y que además no será posible renovar con modernas construcciones mientras no medien circunstancias más favorables para el tráfico marítimo que las actuales o que por el Estado se implante la protección debida a esta riqueza, cuyo desarrollo y prosperidad es de importancia suma para un país como el nuestro, bañado por tres mares.

La flota española, en 31 de diciembre de 1934, estaba formada por 833 buques de motor y vapor con un total de 1.155.806 toneladas de registro total y de 110 veleros con 20.296 tons., comprendiéndose en estas cifras sólo aquellas unidades mayores de 100 toneladas.

La totalidad de buques de motor y vapor inscriptos en nuestro registro en los cinco últimos años son los siguientes:

AÑOS	VAPORES Y MOTORES	TONELADAS
1931.....	1.276	1.189.655
1932.....	1.300	1.225.056
1933.....	1.304	1.238.858
1934.....	1.394	1.210.367
1935.....	1.377	1.991.889

En el transcurso del pasado año han sido baja por naufragio, desguace y otros accidentes, 40 buques con 44.596 tons. Las altas fueron, por diferentes conceptos, de 27 unidades con 25.858 tons. Nuestra flota, por lo tanto, sufrió una pérdida de 13 barcos que representan 18.738 tons. Bien es cierto que los desguaces llevados a efecto durante 1934 alcanzaron a 29 buques con unas 38.000 toneladas, buques que por su edad y estado era imposible seguir explotando, no ya con beneficios, sino con pérdidas, en los momentos presentes en que por la depresión del tráfico y caída de los precios de flete, hasta las unidades más modernas y eficientes arrastran una existencia hartamente difícil. De ahí que la mayoría de los desguaces hayan sido de naves que llevaban amarradas en los puertos algún tiempo sirviendo solamente de estorbo. De construcciones importantes durante el año último, pocas son las que pueden señalarse; éstas se reducen a las tres motonaves de la «Campsa»—«Campeche», «Campero» y «Campilo»—cuyos portes ascienden a un total de 16.734 tons. Por cierto que esta Compañía dispone ya de diez magníficos buques a motor, de construcción reciente y que son honra de los astilleros nacionales.

Por lo demás, como decimos al principio, la flota española tiene todavía un gran porcentaje de unidades de considerable edad, aun después de los desguaces que se vienen haciendo. Así queda reflejado en el cuadro siguiente:

EDAD DE LOS BUQUES	Vapores y motores	TONELADAS
Menores de 10 de años..	73	252.538
De 10 a 20 años.	178	440.514
De 20 a 30 años	51	111.836
De más de 30 años.....	181	272.741

No es este cuadro de cifras clasificando los buques por edad, el único aspecto deplorable de nuestra flota mercante, aunque bien es cierto que teniendo casi la mitad de los buques más de 20 años de existencia, dice lo suficiente para comprobar la decadencia de nuestra marina. Pero aún hay otro punto tan lamentable, por no decir más, que el anterior: los buques que hoy día están amarrados, los cuales

ascienden a 97 unidades con 244.047 tons., que indudablemente han aumentado bastante desde enero a esta parte, puesto que en los últimos meses todavía se profundizó más el crítico estado del tráfico marítimo, y por ende nuevos buques han ido a engrosar las filas de los amarrados.

Esto es, pues, cuanto puede decirse de nuestra riqueza marítima, que como se ve, no es nada halagador y demuestra hasta qué extremo llega el precario estado de la misma, que avanza a pasos agigantados camino de ruina inminente.

* * *

La provincia de Asturias continúa ostentando el quinto lugar de las provincias españolas que tienen más inscripción marítima, con 76 buques y 67.667 tons. Los cuatro primeros puestos son representados por Vizcaya, Barcelona, Sevilla y Valencia, respectivamente.

EL CAPITÁN RECKLESS.

ASTILEROS DEL ANTABRICO S.L.

— G I J Ó N —

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

LOS BUQUES DE CARGA DEL MUNDO

UN ANÁLISIS POR EDADES

INFLUENCIA DEL FACTOR TIEMPO

Un rasgo característico en la construcción naval durante los pasados cuatro años ha sido la ausencia de buques de carga del tipo «ocean-going», es decir de más de 3.000 tons. y 12 nudos de velocidad. Actualmente, por ejemplo, están construyéndose ordenados, solamente 18 buques (80.040 tons.) en Inglaterra, y probablemente no hay más en el extranjero. Claro que la situación de los mercados de fletes no ha sido estímulo para mover a los navieros a nuevas construcciones, ya que, en general, la oferta ha sido siempre superior a una demanda remisa y mal dispuesta. Como hay síntomas de reanimación en el tráfico y la existencia de tonelaje disminuye, llegará, sin duda, el momento en que la demanda y la oferta de tonelaje se equilibren.

En el cuadro que acompañamos se hace un análisis por cinco categorías de buques de carga «ocean-going» que poseen las doce principales potencias marítimas. Hay ahora, unos

dos millones y medio de toneladas menos que en fines de setiembre de 1932, a pesar del nuevo tonelaje salido de los astilleros en ese tiempo. Solo la flota del Reino Unido, disminuye en un millón de tons. en ese tiempo.

LA POSICIÓN EN 1940

El tonelaje de 20 años en adelante poseído por las doce principales potencias del cuadro representa un quinto de las cifras totales de existencia. Es interesante comprobar que, del tonelaje de más de 25 años, hay tres países (Grecia, Italia y Japón) que poseen cada uno más que el Reino Unido y que esos países son su más firme competidor en los mercados de fletes.

Aunque el tonelaje que está entre los 15 y los 20 puede ser considerado como tonelaje anticuado, en los dos años y medio últimos ha decrecido en menos de 250.000 tons. La hora de arrinconarlo no se hará esperar. Debe observarse que casi la mitad de la cifra de este tonelaje lo poseen los Estados Unidos y

BUQUES DE CARGA OCEAN-GOING DE LAS PRINCIPALES POTENCIAS A FINES DE ABRIL DE 1935

	De 25 años en adelante		De 20 hasta 25 años		De 15 hasta 20 años		De 10 hasta 15 años		Menos de 15 años		TOTAL	
	N.º	Tons. gruesas	N.º	Tons. gruesas	N.º	Tons. gruesas	N.º	Tons. gruesas	N.º	Tons. gruesas	N.º	Tons. gruesas
Reino Unido.....	32	134.139	96	451.172	244	1.246.813	199	936.725	383	1.808.970	954	4.577.819
Dinamarca.....	1	4.471	2	8.934	7	28.909	15	71.151	15	62.233	40	175.698
Francia.....	13	52.921	24	115.814	53	257.417	62	278.597	23	98.044	175	802.793
Alemania.....	19	83.819	19	92.956	21	118.753	90	434.381	8	34.456	157	764.365
Grecia.....	87	338.738	96	416.702	92	454.906	16	71.694	9	38.192	300	1.320.322
Holanda.....	11	41.227	15	67.114	28	130.768	24	125.613	21	102.681	99	467.403
Italia.....	40	180.389	29	153.946	63	332.853	53	297.022	22	120.075	207	1.084.285
Japón.....	61	264.756	20	85.862	168	815.397	30	150.104	28	123.847	307	1.439.966
Noruega.....	21	85.334	21	100.975	52	222.290	55	251.105	55	246.761	204	906.465
España.....	23	88.138	5	19.992	44	164.495	32	133.689	6	34.108	110	440.422
Suiza.....	16	65.625	13	50.765	18	83.953	22	133.480	3	12.193	72	346.016
Estados Unidos.....	14	61.673	50	127.715	559	2.957.362	28	165.547	2	8.822	633	3.321.119
	338	1.401.230	370	1.691.947	1.349	6.814.006	626	3.049.108	575	2.690.382	3.258	15.646.673
Porcentaje.....		8.9		10.8		43.6		19.5		17.2		100.0

que en su mayor parte está amarrado desde hace años sin que, probablemente, nunca más vuelva a hacerse a la mar. Puede calcularse que, incluyendo este tonelaje de E.E. UU., lo menos 4 millones de tonelaje construido en época de la guerra habrá desaparecido en los próximos cinco años.

Es lógicamente presumible que en 1940, debido a la acción del tiempo, solo quedarán de todo este tonelaje «ocean-going», unos 8 millones de toneladas. La demanda de tonelaje, aún con el actual volumen de tráfico, es de 11 millones de toneladas; así, pues, aunque el tonelaje en construcción fuese tres veces mayor la cifra de su ritmo actual (600.000 tons. en lugar de las 200.000 registradas) tendríamos, tomando una prevision de largo alcance, hasta 1940, que no habría ningún peligro de exceso de tonelaje sobre el que ya existe deprimiendo los mercados de fletes; y, aún más, que dicho exceso, ateniéndonos a estas cifras, deja sentir su influencia cada vez menos. El mundo puede construir una nueva tonelada por cada dos de las que se pierdan o desguacen. Es decir que, en un orden natural de cosas, la situación actual de depresión y crisis, se desvanece más rápidamente de lo que el ánimo pesimista, a la vista de la realidad inmediata, pudiera suponer.

FIRMEZA DE LA POSICIÓN BRITÁNICA

Una ojeada a la tabla nos indica que del tonelaje menor de quince años, posee el R. U. unos 2.700.000 tons., aproximada-

mente la mitad del total, y que del tonelaje menor de los 10 años, posee 1.800.000 toneladas, o sean unos dos tercios. En cuanto concierne, pues, al tonelaje de carga la posición de la Marina mercante de Inglaterra es muy firme, especialmente en vista de las posibilidades que residen en la política de desguaces y construcciones. Si este país piensa mantener su legítima posición en los mercados de fletes, debiera construir por lo menos doble, ya que no triple, de los buques de carga que construye actualmente.

Hay un punto final que se presenta a nuestra consideración en el examen de la tabla inserta. Del tonelaje menor de 10 años, posee Inglaterra, como acabamos de decir, unos dos tercios. Ningún otro país llega al cuarto de millón, pues Noruega que está en segundo lugar no pasa de 246.761 tons. ¿Significa el que los demás países no están preparados para destinar subsidios a la construcción de buques de carga (porque prefieren el cargo-liner) o, también, que los mercados libres de fletes no les atraen?

Si así fuera, tendríamos que el transporte de carga general vendría más tarde o más temprano a manos de los tramps británicos; pero también sería cierto que sus cargo-liners, privados de todo subsidio y ayuda, se verían enfrentados con una competencia fuertemente auxiliada y vigorosa, más aún que actualmente; y esta perspectiva debe inclinarnos a meditar y hallarle previsores remedios.

BALTRADER.



LA CONSTRUCTORA GUIPUZCOANA S. A.

Pasajes de San Pedro

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE
BUQUES, MAQUINAS Y CALDERAS

PROYECTOS Y PRESUPUESTOS
GRATUITOS

PRIMAS A LA NAVEGACIÓN

Liquidación de las correspondientes al año 1934

La «Gaceta» de fecha de 4 de junio publica una disposición del Ministerio de Industria y Comercio, con la liquidación general definitiva de primas a la navegación correspondiente al período 1934, en su importe íntegro.

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

Compañía Naviera «Sota y Aznar».....	1.118.639,16	Suma anterior.....	6.351.481,94
Ibarra y Compañía, S. A....	1.195.754,08	Comp. ^a General de Navegación (Bilbao).....	129.418,32
Compañía Marítima Nervión (Bilbao).....	622.421,02	D. Francisco Aldecoa (Bilbao).....	103.565,76
Compañía Naviera Vascongada (Bilbao).....	448.126,37	Compañía Naviera «Easo» (Bilbao).....	46.659,60
Compañía Naviera «Bachi» (Bilbao).....	318.752,98	Compañía Naviera Guipuzcoana (Bilbao).....	253.929,65
D. Miguel Martínez de Piniillos (Cádiz).....	354.947,52	Artaza y Compañía (San Sebastián).....	46.049,55
Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, S. A. (Madrid).....	1.281.071,95	D. Francisco García (Santander).....	59.848,16
Compañía Naviera «Amaya» (Bilbao).....	366.850,21	Compañía Vasco Cantábrica (Bilbao).....	43.372,68
Compañía Española de Navegación Marítima (Barcelona).....	172.596,26	D. José Agustín Mutiozábal (Bilbao).....	38.804,56
Compañía Marítima Unión (Bilbao).....	187.854,53	D. Pedro María de Viñueras (Bilbao).....	43.174,28
Sociedad Anónima «Cros»..	122.063,01	Compañía Naviera Mundaca, S. A. (Bilbao).....	40.021,00
Compañía Trasmediterránea (Barcelona).....	46.356,64	Compañía Marítima «Bilbao» (Bilbao).....	29.158,38
D. Matías Mallol Bosch (Tarragona).....	36.433,90	Viuda de Felipe Astorqui (Bilbao).....	33.821,81
D. Antonio Menchaca de la Bodega (Bilbao).....	61.156,78	Compañía Naviera «Euzkera» (Bilbao).....	23.771,53
Hijo de Ramón A. Ramos (Barcelona).....	17.556,63	D. Antonio Navarra y Carmen Gaset (Barcelona)...	27.629,51
Suma y sigue.....	6.351.481,94	Sucesor Viuda de Illueca (Valencia).....	26.226,25
		D. Mariano del Río y Compañía (Bilbao).....	14.764,71
		D. Salvador Parés Micalet y otros (Barcelona).....	14.987,16
		D. Augusto Lajusticia (Bilbao).....	3.356,99
		Suma y sigue.....	7.330.940,84

Suma anterior....	7.330.940,84
Viuda de Luis Caso de los Cobos (Gijón).....	3.092,86
Naviera Catalana, S. A. (Barcelona).....	1.445,00
Hijo de Rómulo Bosch, S. en C. (Barcelona).....	193,10
Suma y sigue....	7.335.671,98

Suma anterior....	7.335.671,98
Altos Hornos de Vizcaya, S. A. (Bilbao).....	4.549,05
Auxiliar Marítima, S. A. (Bilbao).....	125.700,13
D. F. Sáinz de Incháustegui (Bilbao).....	34.077,86
TOTAL....	7.500.000,00

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 problema de las comunicaciones marítimas

Se ha llegado a una situación crítica en los negocios de la navegación mercante. Si la valoración bursátil es un índice seguro y exacto de la apreciación o depreciación de un negocio, representado por los títulos que en las Bolsas se cotizan, es evidente que el negocio naviero dista mucho de encontrarse en franquía. Y no solamente en España, sino en casi todos los países, pues recientes están los propósitos, convertidos ya en acuerdos, del Gobierno inglés, de dedicar hasta 10 millones de libras a la subvención y mejora de la marina mercante, especialmente de los buques «tramps».

Se calcula que en Inglaterra la depreciación media experimentada en la Bolsa por los valores navieros es del 65 por 100; y en España puede estimarse aún mayor. En la sede de los negocios navieros, que es Bilbao, y en su Bolsa, precisamente, nos encontramos con que hay Empresa naviera, como la Mundaca, que se cotizaba en 1929 a 95 y hoy se cotiza a 15, con lo que la depreciación es del 84 y pico por 100, y por el estilo andan las demás, pues la menos afectada, que ha sido la Marítima Nervión, ha bajado, sin embargo, en el mismo período de 770 a 410, o sea el 47 por 100.

El comercio y el turismo, las dos fuentes principales de ingreso para la navegación están punto menos que paralizados. Aún más el último, pues en el tráfico de mercancías por mar

se ha advertido, al menos en el año pasado, un conato de mejora, reflejado en el tránsito de mercancías por los dos canales artificiales de Panamá y de Suez. El primero ha recaudado unas 600.000 libras más que en 1933, y el segundo acusa un incremento en el paso de mercancías del 3,5 por 100.

Para el turismo la crisis es enorme, y la pregonan esas fantásticas condiciones de travesía que se anuncian constantemente a precios inverosímiles. Así el crucero que hará uno de los barcos de nuestra Trasatlántica a Cuba, Méjico y Nueva York por un precio acaso inferior al de un hotel, y así también esos viajes «redondos» que brindan algunas Compañías navieras, especialmente alemanas, que organizan viajes completos a África, con duración de 90 días y precio de 1.545 pesetas. Así y todo la reducción progresiva del pasaje trasatlántico-norte, según datos franceses, ha sido tan efectiva, que de 1.227.047 pasajeros registrados en 1929, se contraen a 572.002 en 1933, y a cifra indudablemente inferior, aunque no conocida todavía exactamente, en 1934.

Pero hay para nosotros una circunstancia especialmente desfavorable en relación con la marina mercante de otros países, y es que mientras en éstos el porcentaje de amarre desciende, entre nosotros aumenta. Esto no puede explicarse más que de dos maneras: o el desguace de barcos es mayor en los demás paí-

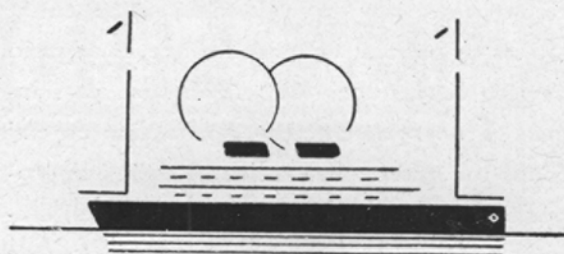
ses—lo cual prepara la renovación de la flota—o efectivamente se ha recuperado alguna mayor actividad, aunque sin beneficios y sólo por sostener las flotas en servicio. Sea por lo que sea, el caso es que sólo España aumenta su porcentaje de amarre del 24 por 100 en 1933 al 30 por 100 en 1934, mientras Inglaterra lo reduce del 17 por 100 al 10; Estados Unidos del 26 al 14; Alemania del 17 al 7; Francia del 28 al 22; Italia del 16 al 11; Holanda del 27 al 19, y así por el estilo los demás.

Esta inactividad en los transportes marítimos representa a su vez, en ese encadenamiento de los fenómenos económicos en la construcción naval, cuya crisis acusa caracteres de verdadera catástrofe. Pero todo había de quedar supeditado a la resolución de ese tejido de absurdos que se está formando en torno al

comercio exterior de todos los países, tela de araña que o acaba asfixiando toda posibilidad de vida futura o termina desgranada violentamente por una guerra o una conmoción universal que devuelva a su posición normal el mecanismo del intercambio de cosas y personas, de cuya actividad vive la navegación marítima.

Y ciego será quien no vea, acaso en breve plazo, la terminación de esta situación enrarecida.

ANTONIO DE MIGUEL.



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

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

SOLICITASE TARIFA DE PRECIOS

RENOVACIÓN DE LA FLOTA PESQUERA

En 30 de mayo pasado la Asociación de Constructores Navales de la ría de Vigo adoptó unas conclusiones que inmediatamente fueron elevadas al Gobierno, en el sentido de que dada la profunda crisis que dicha industria naval atraviesa, se hacía imprescindible una ayuda eficaz del Estado, con el objeto — en esencia — de renovar paulatinamente la flota pesquera nacional.

El espíritu de dicho escrito al Gobierno se condensa en dichos apartados:

1.º España necesita inevitablemente modernizar los buques de su flota pesquera de altura, que llevan navegando más de 10 años.

2.º Esta obra solamente puede ejecutarse con la urgencia que el problema exige, mediante la ayuda del estado, consistente en subvencionar la reconstrucción con una prima de 450 pesetas por tonelada en madera y 600 pesetas en hierro o en acero.

3.º La prima propuesta se otorgará para naves superiores a 35 toneladas de registro bruto, y por un número de éstas igual al que desguace cada armador subsidiado.

4.º De los cincuenta millones de pesetas que en el proyecto de ley contra el paro forzoso se consignan para primas a corporaciones y particulares, se destinarán ocho millones para invertirlos durante los años 1935-36 en la renovación de los buques de arrastre, comenzando por los de más antigüedad.

Estas son las conclusiones elevadas al Gobierno por la Asociación de Constructores Navales de la ría de Vigo, y que expresan, sin ahondar en el tema del negocio naviero, los problemas urgentes a resolver que encierra la industria pesquera nacional, completamente en desamparo, y con buques inservibles para las faenas de pesca, pues cuentan, unos con otros, con un promedio superior a diez años de edad, proclamando ese tiempo, en cascos de madera, que la explotación es evidentemente antieconómica, con frecuentes y costosas reparaciones, varadas constantes y prolongadas sobre

fondos nada propicios, exposición a múltiples accidentes, que fuerzan el cómputo de gastos excesivos y constriñen los ingresos normales.

Los barcos de pesca nacionales arrancan al mar, por año, un promedio de 450 millones de pesetas, debido este ingreso a la participación espontánea del capital particular y a la aportación constante del trabajo, logrando así con una flota, exigua cuando moderna, y amplia cuando el tiempo la había anticuado, extraer esos millones del patrimonio del mar, muy distinto en sus aspectos comerciales, a la explotación de tierra, en las que la riqueza base late en formas sólidas en el patrimonio nacional. Ese desarrollo de nuestra flota pesquera, contenido hace algunos años por la crisis general que sufre el mundo, está amenazado seriamente con un desguace lento, a fuerza de convertirse los buques en viejos y antieconómicos, porque los gastos de navegación en el transporte marítimo y que ya hice referencia anteriormente, se han plasmado en moldes parecidos en el negocio pesquero, y así desde 1930 los gastos de explotación de un pareja o de un «trawler» aumentaron, sin exageración, en casi un 40 por 100, desvalorizándose, en cambio, los precios del pescado. Vigo, que es el puerto de mayor producción pesquera, logró en el referido año de 1930 nada menos que 31.972.342 kgs. de pescado que produjeron 30.069.262 pesetas. En 1934 pescó aun más, 52.948.141 kilos y en cambio produjeron 27.423.089 pesetas. Véase por esta comparación de cifras entre los años 1930 y 1934 (los años dolorosos en que se decidió la casi total ruina de la industria y comercio, con la creación del paro forzoso y luchas sociales) la situación verdaderamente crítica de la industria pesquera, que, como es consiguiente, de rechazo afecta a la construcción naval, padeciendo la consiguiente angustiosa situación los varaderos, de los cuales trabajan en la actualidad unos 10 en los alrededores de Vigo, que en época normal de trabajo absorben 1.650

carpinteros de ribera, calafates, etc., y en cambio ahora no emplean más que 207 obreros.

Respecto a la descomposición, por edad, de la flota pesquera nacional, y según datos recogidos de la Lista Oficial de Buques, resulta que 268 buques tienen edad de 10 a 15 años; 191 buques de 15 a 20, y 164 de más de 20, con un total de 623 buques. Sin embargo, Francia tiene en proyecto la construcción de 26.000 tons., de casco metálico, desguzando simultáneamente 52.000 toneladas de material anticuado. El Estado francés contribuirá con 52.000.000 de francos, distribuidos en primas de 2.000 francos por tonelada construídas hasta 200, y de 1.500 francos para las que excedan de ese límite al de 350 tons.

Refiriéndonos a España, donde la casi totalidad de sus buques pesqueros están construídos en madera, se plantea sobre todo a los dedicados a pesca de altura, un problema de difícil solución, porque prácticamente, y sin una ayuda eficiente del Estado, no podrán sustituirse los barcos que resultan, por muchas causas, inservibles para el negocio. Los barcos hechos en maderas, con edades superiores a diez años, tienen, además de resultar peligrosos en la navegación y caros en la explotación, un lastre nocivo para la prosperidad del negocio, y es la distancia marítima donde se pesca, cada vez más dilatada de nuestras costas, viéndose obligada una pareja o un «trawler» a ir a más de cuatrocientas millas para calar el aparejo frente a Canarias o Irlanda, y por eso las naves de más de diez años, de gran peso muerto producido por el coeficiente de empapamiento, pierden paulatinamente velocidad, teniendo a su vez que ampliar el acopio de consumo con el consiguiente mayor gasto en este renglón. Por tanto, es imprescindible la

aportación del Estado a nuestra flota pesquera consignando determinada cifra para el establecimiento de primas que permitan la consecutiva transformación de los buques pesqueros, contando desde luego con la carestía de la construcción, recargada a su vez por la mano de obra y costo de materiales, porque para un buque de 110 a 120 toneladas, eslora de 24 metros, el costo sería de unas 105.000 pesetas, importando, por tanto, la tonelada construída sobre 850 pesetas, que es en estos momentos un costo anticomercial. Así, pues, la prima que debiera conceder el Estado para conseguir que España cuente en determinado número de años con una flota pesquera eficaz, es de 450 pesetas por tonelada en madera y de 600 pesetas por tonelada en hierro o acero, contando el aumento proporcional de valor de estos materiales al de madera.

Hay que ir a la renovación de la flota pesquera, porque la experiencia de Inglaterra y sobre todo de nuestra vecina Francia, así lo aconsejan; establecimiento de subsidios para transformar nuestros buques de pesca viejos e inservibles por otros de características modernas, de mínimo gasto de explotación, amplio radio de acción y rápido andar, en competencia a otras flotas que nos disputan con ventaja la riqueza inagotable de numerosos bancos al Sur y Oeste de Irlanda, aminorando de paso el problema fundamental del paro, que en las zonas costeras comprende a gran número de obreros del mar. Por todo ello, nos hacemos eco de las conclusiones elevadas por los constructores navales de la ría de Vigo, ya que sus aspiraciones son tan justas y patrióticas que debieran suscribirlas cuantos por afinidad industrial participan de estas cosas del mar.

Gijón y junio.

ENRIQUE DÍAZ.

TRITON

PINTURA PATENTE PARA BARCOS

OLESA
MADRID

Norusto

PINTURA-ESMALTE ANTICORROSIVA



SECCIÓN DE PESCA



LOS PRECIOS HAN SIDO BAJOS

Apenas si quedan en este puerto parejas dedicadas a la pesca del día, pues la mayoría están trabajando en la costa de Irlanda y Francia y las pequeñas se preparan para la costera del bonito, cuyo pez ya hizo acto de presencia en estas aguas, viéndose algunos ejemplares.

Durante la quincena pasada entró abundante pesca, pues todos los barcos trabajaron bien, excepto los que calaron en estas playas, donde las capturas fueron irregulares, habiendo días de buenas mareas y otros de escasez.

De Irlanda y Francia se descargó bastante merluza, pescadilla y besugo; los «gallos» y el salmonete, fueron la base de las caladas efectuadas en la Estaca y en este litoral. También pescaron bien las lanchas, siendo muchos los millares de sardina que se pusieron a la venta la mayor parte de los días; el bocarte, sin embargo, continúa escaseando.

El mal estado de los mercados del interior ha sido motivo de que los precios fueran muy bajos en toda la quincena, no dando la pesca capturada el producto que era de esperar si las cotizaciones hubiesen sido sostenidas.

Promedio de precios en las ventas de pescado en la Rula de Gijón, desde el 26 de Mayo al 10 de Junio de 1935

CLASE DE PESCADO	27	28	29	30	31	1	3	4	5	6	7	8	10
Merluza.....	3,—	2,40	1,49	1,49	1,50	1,59	1,79	2,19	2,59	3,—	2,12	3,—	2,12
Pescadilla....	1,37	4,93	1,11	1,07	1,19	1,14	1,22	1,40	1,49	1,38	1,52	1,34	1,22
Besugo.....	1,03	1,—	0,79	0,95	0,80	0,91	0,85	0,89	1,—	0,81	0,73	0,60	0,88
Panchos.....	0,77	0,79	0,71	0,58	0,57	0,39	0,55	0,74	0,55	0,60	0,57	0,50	0,63
Gallos.....	1,11	1,20	1,26	1,—	1,10	0,90	1,21	1,24	1,12	1,48	1,24	1,—	1,23
Congrio.....	1,72	1,70	1,59	1,61	1,47	1,43	1,53	1,69	1,44	1,80	1,51	1,70	1,79
Congria.....	1,—	0,89	1,—	0,69	0,65	0,81	1,—	1,08	1,20	1,40	1,21	1,33	1,70
Barbadas....	0,80	1,—	0,76	0,67	0,66	0,70	0,68	0,76	0,69	0,84	0,68	0,71	0,76
Salmonetes...	1,60	1,79	1,69	1,43	1,40	1,26	1,48	1,89	1,79	1,80	1,74	1,80	1,69
Rodaballos...	1,97	1,51	1,48	1,—	1,63	1,22	1,18	1,48	»	1,60	1,73	1,58	1,85
Matute.....	0,44	0,40	0,50	0,34	0,34	0,34	0,40	0,50	0,39	0,50	0,45	0,50	0,50
Pelao.....	0,41	0,50	0,63	0,41	0,35	0,39	0,44	0,50	0,38	0,50	0,40	0,50	0,50
Centollos....	2,20	1,02	»	1,97	»	1,41	»	»	»	»	»	2,43	»
Sardinas.....	0,58	0,43	0,63	0,38	0,44	0,46	0,58	0,85	0,66	0,62	0,75	»	0,52
Mero.....	»	2,57	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Abadejo.....	»	1,—	»	»	»	1,08	»	1,50	»	»	»	»	»
Lenguados...	»	3,90	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Reyes.....	»	»	0,99	0,88	»	1,21	1,27	1,—	1,17	»	»	»	»
Chicharros...	»	»	0,38	»	0,25	»	0,33	0,31	0,36	0,30	0,30	0,31	0,30
Bocarte.....	»	»	»	»	»	»	0,16	0,12	0,10	0,16	»	»	0,22
Langostas....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5,76	»

Agencia en Guipúzcoa
Sociedad Hullera Española
 Jorge de Satrustegui ◊ Pi y Margall, n.º 1 - San Sebastián

MUSEL

Movimiento habido en los turnos para la carga de carbón por

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====				
24 Mayo.	29 Mayo.	Sotón.	1.500	Bilbao.
28 id.	1 Junio	Luis Caso de los Cobos	3.500	Vallcarca.
29 id.	8 id.	Mina Piquera.	5.400	Barcelona.
6 Junio	cargando	Sotón.	1.900	Santander.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
10 Mayo.	27 Mayo.	Norte.	5.000	Barcelona.
23 id.	28 id.	Llodio	900	Bilbao.
28 id.	3 Junio	Araitz Mendi	2.400	Sagunto.
29 id.	4 id.	Sama.	1.000	Bilbao.
30 id.	8 id.	Valentín Ruiz Senén	5.750	Barcelona.
8 Junio	cargando	Río Miera.	1.000	Santander.
10 id.	esperando	Ramón Alonso R.	6.200	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
21 Mayo.	30 Mayo.	Euzquera	6.500	Barcelona.
28 id.	1 Junio	Ruda.	500	San Sebastián.
31 id.	8 id.	Ntra. Sra. del Carmen	5.500	Barcelona.
6 Junio	cargando	Iciar.	620	Bilbao.
10 id.	esperando	Juan Artaza	580	Pasajes.
10 id.	,	Abando	2.600	Vallcarca.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
20 Mayo.	27 Mayo.	Iturri-Ripa	400	Bilbao.
27 id.	29 id.	Marta Junquera	620	Santander.
28 id.	1 Junio	Pepín.	540	Bilbao.
30 id.	4 id.	Juan Artaza	560	Pasajes.
31 id.	5 id.	Alejandro	400	Bilbao.
4 Junio	8 id.	Mina Coto	400	Santander.
5 id.	10 Junio.	José María	800	Pasajes.
7 id.	cargando	Mari Begoña	450	Bilbao.
7 id.	esperando	Ruda.	480	Zumaya.
10 id.	,	M. Santiuste	500	Santander.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
5 Junio	6 Junio	Llodio	900	Bilbao.
8 id.	10 id.	M. de Chávarri	4.600	Valencia.

- GIJON

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

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
24 Mayo.	29 Mayo.	Jesús Antonio	1.500	Cartagena.
25 id.	28 id.	D. Quijote	214	Coruña.
28 id.	5 Junio	Araitz Mendi.	2.000	Sagunto.
30 id.	3 id.	Mari Begoña	420	Bilbao.
30 id.	3 id.	Mont Seny	840	Pasajes.
30 id.	esperando	María Santiuste	500	Bilbao.
4 Junio	5 Junio	Río Miera.	1.000	Santander.
4 id.	6 id.	Ni más ni menos	86	Coruña.
6 id.	10 id.	Pepín	500	Bilbao.
6 id.	cargando	Capricho.	134	San Sebastián.
6 id.	8 Junio	Melchuca	80	Vegadeo.
7 id.	10 id.	Mont Seny	840	Bilbao.
7 id.	cargando	Suevia	30	Consumo.
8 id.	esperando	Deva.	3.600	Barcelona.
10 id.	10 id.	Mina Sorriego	160	Santander.
10 id.	esperando	Mieres	4.300	Barcelona.
10 id.	»	Magdalena	160	Santander.
===== GIJON - DARSENA. — F. C. DE LANGREO =====				
20 Mayo.	27 Mayo.	Pepín Suárez.	100	Guetaria.
20 id.	28 id.	Zubieta	160	Bilbao.
22 id.	28 id.	Jone Miren	180	Id.
22 id.	30 id.	Vito	180	San Sebastián.
23 id.	31 id.	Edurne	200	Zumaya.
24 id.	30 id.	Mina Sorriego	160	Santander.
25 id.	1 Junio	Monte Faro	180	Coruña.
25 id.	3 id.	Antonieta.	120	Bermeo.
27 id.	3 id.	Josefa Mari	230	Vigo.
27 id.	5 id.	Toñín	150	Santander.
27 id.	5 id.	C. Hevia	220	San Sebastián.
30 id.	6 id.	Pitas.	160	Ribadeo.
30 id.	8 id.	Joven Víctor	130	Deva.
30 id.	esperando	Julián	180	Ferrol.
31 id.	10 Junio	María	180	Castro Urdiales.
3 Junio	10 id.	Paco García	200	Santander.
3 id.	cargando	San Jorge	250	Bilbao.
5 id.	esperando	Mariavi	360	Santander.
7 id.	»	Manuel	240	Bilbao.
7 id.	»	Vito	200	San Sebastián.
7 id.	»	José G. Trevilla	260	Bilbao.
7 id.	»	Monte Faro	180	Id.
8 id.	»	Ana	300	Pasajes.
10 id.	»	Pepín Suárez.	100	Ondárroa.
10 id.	»	Ondárroa.	90	Bermeo.
10 id.	»	Dionisia	250	Id.
10 id.	»	Ineschu	180	San Sebastián.
10 id.	»	San Eduardo	280	Bilbao.

A V I L E S

Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la 3.^a decena de Mayo y 1.^a de Junio de 1935

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Mayo.				
12 Mayo.	21 Mayo.	Contramaestre Casado	4.300	Ferrol-Cádiz-Cartagena.
17 id.	21 id.	Quenje	88	Corme.
21 id.	21 id.	Sisarga	4	Coruña.
5 id.	22 id.	Ferrolano	93	Vigo.
18 id.	23 id.	Castro Alen	2.004	Motril y Aguilas
20 id.	23 id.	Sud	4.387	Valencia.
23 id.	23 id.	Arnao	9	Bilbao.
21 id.	24 id.	Luis Adaro	3.225	Sevilla.
12 id.	24 id.	Fito	2.411	Valencia-Mahón
23 id.	24 id.	Margarita	314	Zumaya.
23 id.	24 id.	Recalde	4	Navia.
22 id.	25 id.	José Tartiere	3.405	Sevilla.
23 id.	27 id.	Monchu	2.223	Valencia.
25 id.	27 id.	Caruso	1.364	Pasajes.
26 id.	27 id.	Inogedo	21	Requejada.
20 id.	28 id.	Santiago López	3.860	Barcelona.
25 id.	28 id.	Lolina	428	Vigo.
28 id.	28 id.	Asturias	59	Luarca.
27 id.	28 id.	Arnao	6	Requejada.
30 id.	30 id.	Brens.	6	Ferrol.
24 id.	31 id.	Ita	3.529	Barcelona-Palamos.
28 id.	31 id.	Marqués Chávarri	4.571	Tarragona.
18 id.	31 id.	Flor del Barquero.	115	Marín.
29 id.	31 id.	Arnao	6	Requejada.
TOTAL...			36.432	
1.^a decena de Junio.				
26 Mayo.	1 Junio.	Inocencio Figaredo	4.721	Huelva-Alicante
31 id.	3 id.	Mari Eli	1.368	Huelva-Melilla.
31 id.	3 id.	Caruso	1.299	Santander.
3 Junio	3 id.	Nemrod	80	Huelva.
2 id.	3 id.	Arnao	64	Requejada.
4 id.	4 id.	Margarita	310	Zumaya.
27 Mayo.	5 id.	Antonio Satrustegui	4.805	Tarragona-Barcelona.
3 Junio	5 id.	Lolina	390	Zumaya.
4 id.	5 id.	El Gaitero	10	Bilbao.
6 id.	6 id.	Chacartegui	20	Guetaria.
5 id.	6 id.	Arnao	6	Requejada.
5 id.	7 id.	Quenje	6	Coruña.
6 id.	7 id.	Belarmina	3	Id.
6 id.	8 id.	Caruso	1.370	Ceuta.
8 id.	8 id.	Arnao	123	Requejada.
7 id.	10 id.	Margarita	315	Pasajes.
8 id.	10 id.	Lolina	430	Vigo.
27 Mayo.	10 id.	Evaristo	4	Luarca.
TOTAL...			15.324	

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

Relación del carbón embarcado por este puerto durante la 3.^a decena
de Mayo y 1.^a de Junio de 1935

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Mayo.				
17 Mayo.	21 Mayo.	Manuel	245	Coruña.
15 íd.	21 íd.	G. Schulz.	3.654	Barcelona.
17 íd.	21 íd.	M. de Urquijo.	3.664	Bilbao.
22 íd.	23 íd.	Astillero	494	Pasajes.
21 íd.	23 íd.	F. R. San Pedro	2.980	Bilbao.
22 íd.	23 íd.	Magdalena	230	Id.
22 íd.	24 íd.	Aurora	1.014	Id.
23 íd.	25 íd.	Jaime Girona.	2.935	Id.
23 íd.	25 íd.	Juan Artaza	592	Pasajes.
24 íd.	26 íd.	Mary Begoña.	448	Bilbao.
23 íd.	26 íd.	Ana	304	Pasajes.
25 íd.	26 íd.	Juanes	200	San Sebastián.
26 íd.	28 íd.	M. de Urquijo.	3.466	Bilbao.
23 íd.	29 íd.	Cervantes	200	Coruña.
29 íd.	29 íd.	Lola	50	San Cirián.
29 íd.	30 íd.	Margarita	310	Bilbao.
29 íd.	30 íd.	Astillero	477	Id.
26 íd.	30 íd.	Julian	7	Gijón.
28 íd.	31 íd.	Marzo	1.823	Almería.
26 íd.	31 íd.	Erandio	4.350	Barcelona.
26 íd.	31 íd.	F. y Dolores	10	San Sebastián.
TOTAL...			27.433	
1.^a decena de Junio.				
28 Mayo.	1 Junio.	Aurora	1.032	Bilbao.
26 íd.	1 íd.	F. R. San Pedro	3.444	Id.
31 íd.	1 íd.	Don Quijote	206	Corcubión.
29 íd.	2 íd.	José María	515	Pasajes.
1 Junio.	2 íd.	Margarita	313	Bilbao.
2 íd.	2 íd.	Genoveva Fierro.	269	Barcelona.
1 íd.	3 íd.	Begoña 7.	195	San Sebastián.
31 Mayo.	4 íd.	Ea	1.713	Valencia.
29 íd.	4 íd.	Jaime Girona.	3.183	Bilbao.
29 íd.	4 íd.	Ana	303	Pasajes.
5 Junio.	5 íd.	El Caudal	1.061	Málaga.
5 íd.	6 íd.	Aurora	1.022	Bilbao.
4 íd.	6 íd.	Roberto	200	Vigo.
5 íd.	6 íd.	Recalde	6	Vegadeo.
6 íd.	8 íd.	Nuria R	2.455	Cartagena.
31 Mayo.	8 íd.	Juan M. de Urquijo	3.450	Bilbao.
31 íd.	8 íd.	Juanito	148	Vigo.
8 Junio.	8 íd.	Landro	120	Vivero.
8 íd.	9 íd.	Lekeitiara	6	Gijón.
5 íd.	10 íd.	F. R. San Pedro	2.690	Bilbao.
9 íd.	10 íd.	C. Hevia	238	Id.
TOTAL...			22.569	

EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

Toneladas de carbón embarcadas por los diferentes cargaderos que se citan durante la 3.^a decena de Mayo y 1.^a de Junio de 1935

		3. ^a DECENA	1. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.	Turno 1. ^o	8.849,54	8.052,13
	Id. 2. ^o	6.319,09	8.033,00
	Id. 3. ^o	7.358,48	6.463,44
	Id. 4. ^o	3.104,71	2.344,88
	Grúas chicas.....	486,28	254,71
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.	Cargaderos	17.414,60	12.167,74
	Grúas chicas.....	1.932,67	444,30
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C.	Cargaderos	2.877,15	2.158,63
	Muelles.....	469,00	403,00
Totales en las dos decenas.....		48.811,52	40.321,83
AVILÉS.....		36.432,00	15.324,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA.....		27.433,00	22.569,00

CEMENTOS FRADERA, S.A.

PORTLAND ARTIFICIAL LANDFORT



LANDFORT
VALLCARGA

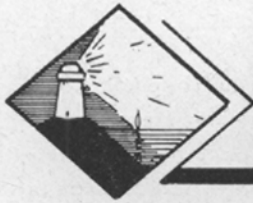
DESPACHO:

RONDA DE LA UNIVERSIDAD, 31

BARCELONA

Teléfono n.º 13067

DIRECCION TELEGRAFICA: "LANDFORT"



INFORMACIONES VARIAS



COMPRA-VENTA DE BUQUES

Vapor «Arantzazu», casco de acero de 2.201 tons. de registro bruto y 1.830 netas; construido en el año 1.888. Vendido por los Sres. Zabala, Goitia y C.^a S. en C., de Bilbao, a armadores españoles. Este buque se denomina ahora «Iñaque», cambio que oportunamente dimos a conocer.

CAMBIO DE NOMBRE

Los armadores del vapor «Euzkera», de la matrícula de Bilbao, han sido autorizados para cambiar el nombre actual de dicho buque, que pasa a llamarse «Elanchove».

LAS ADUANAS DE ASTURIAS

La recaudación obtenida por las Aduanas de esta provincia, durante el pasado mes de mayo fué la siguiente:

Gijón 1.203.987,41; Avilés 279.976,19; San Esteban de Pravia 43.122,10 y las demás subalternas 8.159,16 pesetas.

En igual período del ejercicio pasado, la recaudación fué así: Gijón 2.067.087,67; Avilés 185.532,72; San Esteban de Pravia 30.527,47 y las demás subalternas 10.642,23 pesetas.

El resumen general da una diferencia en menos que asciende a la considerable cifra de 758.645,23 pesetas.

LA U. R. S. S. Y LA DESTILACIÓN DE CARBONES

El equipamiento de las instalaciones principales de los establecimientos de destilación de carbones Kemerova, los más importantes de su género en el territorio de la URSS, acaban de realizar pruebas en las más exigentes condiciones. Los departamentos para los trabajos preliminares de destilación y proceso

subsiguiente, ha sido oficialmente inaugurado. Los establecimientos citados tendrán una capacidad de destilación que les permitirá obtener 10.000 tons. de kerosena y mazut anuales.

MOVIMIENTO DEL PUERTO DE GIJÓN-MUSEL, EN EL PRIMER TRIMESTRE ::

EXPORTACIÓN (carga general)

	Navegación de primera Kgs.	Navegación de segunda Kgs.	Navegación de tercera Kgs.
Enero	5.046.485	1.826.181	183.002
Febrero	4.531.658	1.475.524	47.364
Marzo	6.935.692	3.311.622	26.000
TOTALES..	16.513.835	6.613.327	256.366

IMPORTACIÓN (carga general)

	Navegación de primera Kgs.	Navegación de segunda Kgs.	Navegación de tercera Kgs.
Enero	17.854.460	2.336.781	197.170
Febrero	22.729.608	2.361.491	293.830
Marzo	17.992.220	5.508.025	272.081
TOTALES..	58.576.588	10.206.297	763.081

EXPORTACIÓN - CARBÓN BUQUES TERMINADOS

Enero.....	131.864,20 Tons.
Febrero.....	129.568,13 »
Marzo.....	145.639,91 »
	407.072,24 »

Total mercancías embarcadas.	23.373.528 Ts.
Id. mercancías desembarcadas.	69.545.966 »
Id. de carbón embarcado.....	407.071,570 »
TOTAL GENERAL.....	499.991,064 »

EL «NORMANDIE» BATE

EL RECORD DE UN DÍA

El «Normandie» ha batido un nuevo record en su viaje de retorno, al cubrir 711 millas desde el mediodía del sábado, hasta el del

domingo, a una velocidad media de 30,91 nudos, según un mensaje recibido del Capitán Pugno. Desde el mediodía del domingo al del lunes, el «Normandie» hizo 694 millas, lo que representa una media 30,175; de esta forma queda batido el récord que hasta ahora venía ostentando el alemán «Bremen».

EL TONELAJE NORUEGO AMARRADO

Según las estadísticas recogidas por la Asociación de Armadores noruegos, el tonelaje amarrado disminuyó en 16 buques, por 50.370 tons. durante el mes de abril.

En 1.º de mayo había 156 buques, por 563.830 tons., amarrados; un mes antes las cifras respectivas eran 172 y 614.200 toneladas. En el total de mayo se incluyen 24 tanques, por 231.070 tons., peso muerto; por 24 tanques y 234.320 tons. un mes antes. Los buques recomisionados durante el mes eran de tipos pequeños, reflejo de la demanda estacional de este tonelaje. Los buques amarrados representan un 10,6 por ciento del tonelaje de altura noruego, en 1.º de mayo; un mes antes, este porcentaje era de 11,5 por ciento.

LO QUE CUESTA UN BUQUE DE GUERRA

Los buques de guerra son de un coste fabuloso; ahora que Inglaterra acaricia la idea de un aumento de su flota, se leen en los periódicos ingleses cifras de coste, verdaderamente curiosas.

Antes de la guerra, salía la tonelada de la flota de guerra a 78 £, tonelada standard, de construcción; en el 1927, los cruceros «Nelson» y «Rodney», costaron por tonelada a 176 £. Cruceros que en 1913 resultaban a 71 £ por tonelada, costaron en 1932-33 a razón de 228 £; ahora resultarían algo más baratos, a unas 200 £.

Los destroyers que tenían un precio tonelaje de 108 £, subieron a 210 £ (el caso del «Fearless») y a 215 £ («Escapado» y «Escort»). Los Submarinos, se construían por 132 £ tonelada, antes de la guerra, pero los que se construyeron estos últimos años, salieron a 251 £ («Clyde») y a unas 353 libras («Shark»); los llamados «Sealion» y «Salmón» se construyeron a razón de 341 y 348 libras respectivamente por tonelada.

Las corbetas que salían a 106 £ por tonelada, hace seis o siete años, cuestan ahora a 123 y 159 £; estos fueron los precios respectivos de las llamadas «Grimeby» y «Leith».

CONSTRUCCIÓN DE SUBMARINOS PARA POLONIA

Polonia ha cerrado un contrato con Francia por el cual se construirán en los astilleros de este país tres submarinos de 1.000 toneladas cada uno, pagaderos con antracitas de Polonia.

Los contratos entre naciones tienden ahora a hacerse a base de procurar trabajo en cada una de ellas.

TELÉFONO: 14049 Dir. tel.: GONQUICIA

GONZÁLEZ Y OLABARRI

Gran Vía, 37 BILBAO Apartado 190

Lubrificantes "THE SUN" EXTRACTOS LUBRIFICANTES
 Importación directa "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. ZARAGOZA: Saturnino Martínez. San Miguel, 7, pral. Teléfono 5795.



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



LIBRANDO A LA COMPAÑÍA TRAS-
MEDITERRÁNEA, LA SUBVENCIÓN
CORRESPONDIENTE A MAYO :: ::

Ilmo. Sr.: Este Ministerio, de acuerdo con lo informado por la Delegación del Estado en la Compañía Trasmediterránea y la Inspección general de Navegación, y estando ejercida oportunamente la crítica del gasto por la Intervención general de la Administración del Estado, ha dispuesto, ha propuesta de la Secretaría general de la Subsecretaría de la Marina civil, se libre, ha justificar, a la citada Compañía, la cantidad de un millón seiscientos veinte mil novecientos diecisiete pesetas setenta y dos céntimos (1.720.917,72 pesetas) como dozava parte, íntegra, de la subvención anual correspondiente al mes de mayo actual, de conformidad con lo establecido en la Orden ministerial de 20 de agosto último «Gaceta» n.º 246, y con cargo al capítulo tercero, artículo cuarto, agrupación segunda, concepto único, del presupuesto vigente trimestral para 1935 de la Sec-

ción 11, Subsección segunda «Marina civil», y a reserva de la justificación reglamentaria.

Por la Compañía Trasmediterránea se ingresará en el Tesoro el importe del impuesto de pagos del Estado, ascendentes a la cantidad de veintidos mil trescientas setenta y una pesetas noventa y tres céntimos (22.371,93 pesetas).—Madrid, 27 de mayo de 1935.

LIBRANDO A LA COMPAÑÍA TRAS-
ATLÁNTICA, LA SUBVENCIÓN CO-
RRESPONDIENTE A MAYO :: ::

Ilmo. Sr.: Este Ministerio, de acuerdo

con lo informado por la Delegación del Estado en la Compañía Trasatlántica y la Inspección general de Navegación, y estando ejercida oportunamente la crítica del gasto por la Intervención general de la Administración del Estado, ha dispuesto, a propuesta de la Secretaría general de la Subsecretaría de la Marina civil, se libre, a justificar, a la citada Compañía, a cuenta de la subvención que se fije para el mes de mayo del año actual, la cantidad de un millón

Muñuzuri, Lefranc
Ripolin. S.A. APARTADO 49 BILBAO

PINTURAS
 SUBMARINAS,
 INDUSTRIALES y
 DECORATIVAS
 PARA
ASTILLEROS
 BUQUES MERCANTES
 Y DE LA ARMADA
 YATES Y BOTES

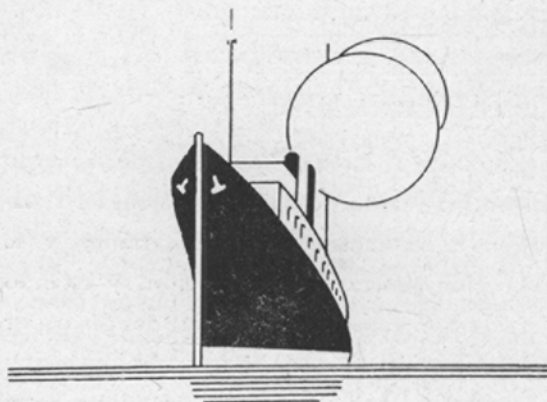
LICENCIAS DE FABRICACIÓN
 V. HÖVELING
 HAMBURGO
 STANDARD VARNISH WORKS
 NEW YORK




trescientas mil pesetas (1.300.000 pesetas) importe íntegro de los servicios del referido mes, de conformidad con lo establecido en el Decreto de 21 de diciembre del pasado año «Gaceta» número 362, prorrogado por Orden ministerial de 29 de marzo último «Gaceta» número 101, y con cargo al capítulo tercero, artículo cuarto, agrupación primera, concepto único, del presupuesto vigente trimestral para 1935, de la Sección 11, Subsección segunda «Marina civil», y a reserva de la justificación reglamentaria.

Por la Compañía Trasatlántica se ingresará en el Tesoro el importe del impuesto de pa-

gos del Estado, ascendentes a la cantidad de dieciséis mil novecientas pesetas (16.900,00 pesetas).—Madrid, 27 de mayo de 1935.



ESTE NUMERO HA SIDO
VISADO POR LA CENSURA

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

Baquera, Kusche & Martín, S. A.

(Casa fundada en 1847)

Consignatarios de Buques - Agentes de Aduanas y Transitarios

Casa central en Málaga - Sucursales en:

Alicante - Barcelona - Cádiz - Ceuta - Córdoba - Madrid - Palma de Mallorca - Port-Bou - Sevilla y Valencia.

**Dirección { telegráfica } BAKUMAR
{ telefónica }**

SANCHEZ RUIZ & FERRER

SEGUROS Y REASEGUROS

FLETAMENTOS :-: COMPRA-VENTA DE BUQUES

Telegramas } RUSANCO
Telefonemas }
TELEFONO 11.354
APARTADO 145

CLAVES { A. B. C. 5.^a 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 MARITIMA, 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 Carrió"
"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-Havía - 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 machines :-; LLANTONES para la fabricación de hoja de
lata, formas comerciales usuales :: CARRILES, chapas, machines de hierro y acero :-; VIGAS y formas U.

Espino artificial, puntas de paris, hoja de lata

Para la correspondencia y pedidos dirigirse al Director de las

Fábricas de MOREDA y GIJON. - GIJON (Asturias)

Apartado 26 :: Telegramas: Moreda y Gijón

Fábrica de Metales de Lugones

ALAMBRE de cobre electrolítico de todos los diámetros

Id. de bronce silencioso » » » » »

Id. de latón » » » » »

BARRAS de cobre de todos los diámetros

Id. de latón » » » » »

CHAPAS de latón de todas dimensiones

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

Minas de Carbón en Aller (Moreda)

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

Minas de Hierro en Belmonte

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

Telegramas y Telefonemas: TARTIERE

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. | Aida 350 Tons
Lolina ... 400 | Margerite. 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

G I J Ó N

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 G I J Ó N Teléfono 32-14

NIGANOR NOVAL HEVIA

G I J Ó N

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

G I J Ó N

(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.º

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