



AÑO VI

GIJON 1.º DE OCTUBRE DE 1935

NÚM. 118

# 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.**

# EFEKTOS NAVALES Y LUBRICANTES MONASTERIO (S. A.)

ALMACENISTAS DE EFECTOS NAVALES

IMPORTADORES DE ACEITES  
Y GRASAS LUBRIFICANTES

Lubrificantes MONASTERIO Marca (Registrada)

Telegramas y Telefonemas: MONASTERIO

TELÉFONO 27-00 → APARTADO N.º 60

Marqués de San Esteban, n.º 22

GIJON

APARTADO 90

TELÉFONO 24-00

## A. PAQUET

TELEG } PAQUET  
TELEF }

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.<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 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

VILLAJOYOSA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

CADIZ: Plocía, 13.

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

VILLAJOYOSA (Casa Central).

TELÉFONOS:

N.º 2734

N.º 2724

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

INTERESA CONOCER a cuantos tienen relación con  
asuntos marítimos el libro

## “MARINA CIVIL”

(OBRA DOCUMENTADA)

Por JOSE MANTECA ROQUER (Abogado y ex-diputado a Cortes)

Para pedidos dirijanse a ASTURIAS MARÍTIMA, apartado 232 o a su autor, Ciscar, n.º 12  
Valencia, remitiendo 5 pesetas por giro postal. También de venta en las principales librerías

## 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 CÁ-  
ÑAMO BLINDADOS con la total in-  
tegridad y largo de fibras, PARA LA  
CONFECCIÓN DE TODA CLASE DE  
ARTES DE PESCA



Confección de Artes para la Pesca  
de «PAREJA», «TRAWLER», «BA-  
CA» y demás aparejos de arrastre.  
Píolas, palangres, Trasmallos, Son-  
das, Malletas, etcétera, etcétera,  
Las características de nuestros gé-  
neros 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

GIJON

CAPITAL: 10.000.000 DE PESETAS

Realiza toda clase de operaciones de Banca y Bolsa. - Giros, préstamos, depósitos, cartas de crédito, etc., etc.

Compra-venta de monedas y billetes extranjeros

CAJA DE AHORROS

Intereses que abona: 3 por 100 anual

Dirección Telegráfica: BANMINAS

### 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



## 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.	Descuentos. { Contratos por un semestre . 10 %
			{ Contratos por un año ..... 25 %
Cubierta interior...	{	Plana completa. 50 ptas.	Los anuncios en texto no tienen descuento.
		Media plana .... 30 id.	Suscripción por un año a la Revista... 25 ptas.
		Cuarto plana .. 15 id.	Id. por un semestre ..... 13 id.
Demás hojas.....	{	Plana completa. 40 ptas.	Los anunciantes recibirán la Revista gratis.
		Media plana .... 22 id.	
		Cuarto plana... 12 id.	



# 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

GIJÓN 1.º DE OCTUBRE DE 1935

NÚM. 118

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

## LA GRAVEDAD DE LA CRISIS HULLERA

# El error de pensar en exportar nuestros carbones

Asturias ha unido sus destinos a la industria hullera; su comercio, mercados y negocios, en fin, toda su vida de actividades depende de la riqueza del carbón. Por esta causa, no es de extrañar que toda la región esté pendiente de las medidas que adopte el Gobierno para dar colocación a las 400 mil toneladas de carbón que, apiladas en las plazas de las minas, amenazan la paralización de las explotaciones y con ello la ruina completa de Asturias.

Pero las gestiones del Gobierno, en las que hoy día están depositadas todas las esperanzas, no llevan el ritmo acelerado que se precisa ni son coronadas con el éxito en que se confiaba. Como remedio a los males de la industria hullera, se pensó en la exportación de carbones, poniendo la vista en Italia, cliente accidental que nos salió al paso, y con esta nación se realizaron negociaciones para llegar a una inteligencia. Mas no han podido ultimarse. Italia tiene pretensiones de amplios créditos y compromisos que ni a las empresas mineras ni a nuestro Gobierno interesa conceder. Porque las primeras, si bien es cierto que precisan con urgencia descongestionar sus minas del sobrante de producción, que entorpe-

ce las explotaciones hasta el punto de amenazar la paralización de las labores, también necesitan que las ventas de carbón vayan acompañadas de los consiguientes pagos, pues no están en condiciones de conceder créditos. Los mineros asturianos tienen que hacer frente al pago de jornales a sus obreros y empleados, que los reclaman sin demora, para adquirir los elementos necesarios de subsistencia; tienen, asimismo, que liquidar sus cuentas con los proveedores de materiales y con los ferrocarriles que transportan sus carbones, y para ello necesitan dinero en sus cajas. Vender a crédito siempre resulta expuesto y ahora sería mucho más al tratarse de un país abocado a una próxima guerra colonial, cuya perspectiva bélica es poco favorable para él. Y en cuanto al Gobierno español, comprometerse a efectuar suministros de carbón aún en caso de guerra —pretensión que parece ser tenía Italia—, es punto imposible de considerar, dadas las consecuencias de orden internacional que esto podría ocasionar a España, la que debe hacer los mayores esfuerzos para mantener su neutralidad en el conflicto que parece avecinarse.

A nosotros no nos ha causado sobresalto ni sorpresa la noticia de la interrupción de

negociaciones con Italia para la venta de carbones, pues nada esperábamos que se lograra. Si hemos de hablar con franqueza, diremos que nunca compartimos los optimismos que en Asturias despertó esta idea, y no los compartimos porque sabíamos de antemano que no llegaría a ser realidad, por las enormes dificultades con que se tropezaría con Italia, cuya situación económica deja mucho que desear, como pueden dar crédito, sin ir más lejos, los fabricantes de conservas españoles. Además, no ignorábamos tampoco que si Italia adquiría nuestros carbones no era por motivos de simpatía ni mucho menos, sino simplemente por las dificultades que le presentan otros vendedores que teniendo grandes inconvenientes para liquidar sus créditos actuales, prefieren abstenerse de suministrar más hulla, mientras la situación no se despeje; de esto también pueden dar crédito los mineros de Cardiff, Swansea y Newcastle.

Aparte de todo esto, entendemos como razón de peso que tratar de exportar nuestros carbones, es una errónea política que repetidas veces ha querido sostenerse, sin pensar en el absurdo que esto representa para un país de producción hullera deficitaria, como es el nuestro. Existe hoy, bien es cierto, un sobrante de producción que pone a la industria hullera en peligro, pero este sobrante se da por la falta que tenemos de una política interior, necesaria para organizar nuestra economía, que incluso los consumidores de carbón españoles se encargan de desorientar, aconsejados únicamente por fines de provecho propio y pretendiendo que se les libre de la obligatoriedad de consumir carbones nacionales, llegando, incluso, hasta el descrédito de los mismos con objeto de justificar sus compras al extranjero. Y hacen esto sin pensar que no

solo laboran por la ruina de una región, sino que en ella va implícita la de la economía e independencia nacional. esta última, especialmente, representada en la industria hullera.

Ridículo es, por lo tanto, que pensemos en exportar carbones, cuando tenemos la solución dentro del país. Si el Gobierno no sabe imponerse a los egoísmos particulares en bien de una industria, peor entendemos que pueda encontrar la solución en el exterior, compitiendo con otros países que luchan en mejores condiciones que el nuestro.

Algún ha dicho, días pasados, ocupándose del problema de nuestros carbones, que el acudir en auxilio de la producción hullera es acudir también en auxilio de toda Asturias que depende de ella, en la zona minera y en los puertos, en todos sus campos de riqueza y actividad, y sin ir más lejos, en auxilio de nuestra flota mercante, amarradas sus unidades en los puertos o arruinándose en una progresiva anemia de fletes irrisorios y de travesías en lastre. Esto es lo que pasa hoy, pero pensando en el mañana, y si la situación de la industria hullera nacional se agravara hasta el extremo de tener que cerrar sus explotaciones, lo que es muy probable, de no ponerse inmediatos remedios, pudiera darse el caso — que indudablemente ocurriría — de que las necesidades nacionales exigieran poner en marcha rápidamente las minas, y aquellos que ahora tan despectivamente hablan de nuestros carbones y tanto laboran por la ruina de esta riqueza, serían los primeros en clamar porque aquéllas volvieran a su actividad rápidamente, cosa imposible de hacer en poco tiempo, porque en una mina abandonada hay que efectuar largos trabajos de preparación antes de estar en condiciones de extraer el combustible, y entonces todo serían inútiles lamentaciones.

**TRITON**

PINTURA PATENTE PARA BARCOS

**OLESA**  
MADRID

**Norusto**

PINTURA-ESMALTE ANTICORROSIVA





# MERCADO DE FLETES



Los requerimientos de buques de pequeño tonelaje para viajes con destino a puertos del Cantábrico y Galicia, fueron bastante activos al principio de la quincena última, pero al terminar ésta se dejó sentir un pequeño descenso en la demanda, volviendo a producirse algunas disponibilidades de barcos de dicho porte. Para el Sur y el Mediterráneo la falta de órdenes de fletamento continúa en los mismos tonos de anteriores fechas, y los buques de tonelaje superior a 1.000 toneladas siguen ofreciéndose en el mercado con alguna insistencia.

Aquella pequeña mejoría que se hizo notar en este mercado a principio de setiembre, fué considerada por muchos armadores como animación sólida que presentaría este tráfico marítimo en los futuros meses, y la mayoría de ellos se apresuraron a desamarrar unidades que tenían retiradas de la navegación desde hace bastantes meses. Y con esto se ha dado lugar a que, si bien la demanda de buques apenas ha descendido de lo que fué al comienzo de

setiembre, haya ahora más tonelaje disponible y las dificultades de los navieros para colocar sus buques vuelva otra vez a presentarse.

Los tipos de flete se sostienen en cotizaciones semejantes a las de la quincena anterior; sin embargo, los armadores hacen todo lo posible y se mantienen bastante firmes para, no sólo mantener estos tipos sino conseguir mejorarlo, ya que este será el único modo de que la explotación de los buques no signifique pérdidas, como indudablemente se producirían con los precios que hasta hace poco se venían fijando, máxime en la actual época del año, en la cual los temporales y arribadas se producen con frecuencia y con ellas las detenciones de los buques en puerto.

El mercado de retornos permanece bastante quieto, por lo que bastantes barcos han de volver en lastre a este sector. Como en fechas anteriores, hay algunas solicitudes de buques para cargamentos de sal y cementos, y es regular la demanda para el transporte de madera para minas.

## ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

### GIJÓN a

Pasajes.....—Vp.	130 ts.	Ptas. 13,—	Langreo
San Sebastián...— »	220 ts.	» 13,—	Id.
Zumaya.....— »	280 ts.	» 12,—	Id.
Id.....— »	150 ts.	» 13,—	Id.
Bermeo.....— »	120 ts.	» 12,60	Id.
Bilbao.....— »	300 ts.	» 9,—	Id.
Id.....— »	140 ts.	» 10,—	Id.
Santander.....— »	200 ts.	» 8,—	Id.
Coruña.....— »	300 ts.	» 10,—	Norte.
Vigo.....— »	500 ts.	» 12,—	Id.
Id.....— »	300 ts.	» 14,—	Fomento.
Cádiz.....— »	1.700 ts.	» 13,50	Langreo
Barcelona.....— »	3.500 ts.	» 14,—	Norte.
Id.....— »	6.300 ts.	» 13,50	Langreo

### AVILÉS a

Marín.....—Vp. 130 ts. Ptas. 14,—

### PRAVIA a

Pasajes.....—Vp.	200 ts.	Ptas. 11,50
San Sebastián.....— »	180 ts.	» 11,75
Id.....— »	220 ts.	» 11,50
Bilbao.....— »	3.400 ts.	» 7,—
Id.....— »	200 ts.	» 10,—
Coruña.....— »	220 ts.	» 10,—
Adra.....— »	500 ts.	» 25,—

### RETORNOS:

San Sebastián-Avilés.—Vp.	180 ts. cemento	Ptas. 0,—
Cádiz-Vigo.....— »	800 ts. sal	» 16,—
Cádiz-Vigo y Villagarcía-— »	1.700 ts. íd.	» 15,—
Villagarcía-Musel...— »	300 ts. pinos	» 9,—
Vegadeo-Musel.....— »	150 ts.	» 9,—

## CAUSAS DE LA DISMINUCIÓN

# El tonelaje naval mercante en todo el mundo

Los datos trimestrales del Lloyd Register, de accidentes en el mar hasta 31 de marzo de 1935, o sean los últimos publicados (referidos a accidentes de navegación y a otras causas ajenas a ellos), denotan una disminución de tonelaje menor que el del trimestre anterior.

Para el período referido (y excluyendo buques de menos de 100 tons.) la reducción fué de 186 buques, por 431.697 tons. gruesas, comparados con 191 buques y 498.035 tons. en el trimestre que terminó en diciembre. Los desguzados, condenados, etc., — es decir, sin ser consecuencia de accidentes marítimos — fueron 128, por 350.806 tons., incluyendo en ellos 38 buques ingleses, por 119.235 toneladas. La siguiente tabla muestra la reducción total y el tonelaje desguzado, trimestre por trimestre, desde 1934.

	REDUCCIÓN		DESGUA- CES Tons.
	Núm.	Tons.	
<b>1934</b>			
Marzo.....	236	556.400	450.693
Junio.....	208	578.649	509.088
Setiembre.....	157	415.877	357.455
Diciembre.....	191	498.035	412.250
<b>1935</b>			
Marzo.....	186	431.697	350.806

### PÉRDIDAS POR DEMOLICIÓN

Del total tonelaje desguzado, condenado, etc., 120 buques, por 343.607 tons. eran vapores y motores. Los principales buques eliminados, por las causas a que se refiere este título durante el trimestre, fueron el «Calga-

ric», 16.063 tons.; «Jamaica Planter», 7.482 tons.; el «Perim», 7.648; el «Tuscarora», 7.106; el «Uarda», 7.232; «Kiyó Maru», 9.049; «Siberia Masu», 11.814; ocho veleros de 7.199 tons. han sido eliminados por la misma causa.

Los buques totalmente perdidos o condenados, etc., por consecuencia de temporales o accidentes marítimos son 58 por 80.891 toneladas gruesas; las cifras respectivas para el trimestre anterior fueron 65, por 87.785 toneladas. Los buques y motonaves, incluso en esa cifra, fueron 50, por 73.899 tons. (55 y 82.288, respectivamente); los veleros, 8 buques por 6.992 tons. (10 y 3.497, respectivamente).

Las pérdidas inglesas por accidente (10 por 17.276 tons.) representaban un porcentaje de 0,14 con respecto a los buques de este pabellón y de 0,10 con respecto al tonelaje. Los dominios ingleses perdieron cinco buques, por 1.778 tons. (0,20 y 0,6 por 100); Estados Unidos, seis buques, por 11.387 tons. (0,20 y 0,11 por 100); Dinamarca, uno, 1.471 tons. (0,14 y 0,13 por 100); Francia, cinco, por 3.767 (0,32 y 0,11 por 100); Alemania, cinco, por 6.568 tons. (0,24 y 0,15 por 100); Grecia, uno, 3.736 tons. (0,18 y 0,25 por 100); Holanda, uno, 155 tons. (0,07 y 0,10); Italia, tres, por 3.392 tons. (0,24 y 0,12 por 100); Japón, cinco, por 18.072 tons. (0,26 y 0,44 por 100); Noruega, cuatro, por 3.184 tons. (0,21 y 0,08 por 100); España, uno de 182 tons. (0,12 y 0,08 por 100); Suecia, dos, por 848 tons. (0,15 y 0,08 por 100).

X X.

# Construcciones navales antieconómicas

Antes de que se cumplan cinco meses desde que el gran paquebot francés «Normandie» inició su viaje inaugural, será retirado temporalmente de la navegación, permaneciendo amarrado durante todo el otoño e invierno, para volver a hacerse a la mar en el mes de abril. Su último viaje lo efectuará el 16 de octubre, fecha en que saldrá del Havre para New York. Esta decisión de la compañía armadora del gran leviatán, retirándolo del tráfico apenas ha hecho la conquista del «gallardete azul», es motivado a los efectos antieconómicos que representa un navío de las características del «Normandie», especialmente en los meses de otoño e invierno, durante los cuales desciende considerablemente el pasaje turístico, que suele ser quien más preferencia muestra hacia estos lujosos paquebots.

Pero en el caso del «Normandie» no es solamente este motivo el que induce a sus armadores al amarre, sino también la reforma de algunas condiciones de comodidades para el público tan exigente que embarca en el mismo. Y las comodidades en dicho buque parece que dejan algo que desear en lo que se refiere a ruidos y trepidaciones, que los motores producen, tan enormes que ya en su primer viaje, hubieron de intervenir los ingenieros para estudiar la manera de aménorar este inconveniente tan molesto para el pasaje, haciéndose preciso la introducción de algunos perfeccionamientos en la parte de popa, que serán hechos durante su amarre. Mas esto, que, desde luego, hace suponer tenga no difícil corrección, en nada influirá para los inconvenientes de orden económico que supone la explotación del buque. El «Normandie» volverá a navegar en la primavera próxima, pero continuará siendo una carga muy sensible para

sus armadores y para el Estado francés, que pagará así la vanidad de ostentar la supremacía del Atlántico.

El «Normandie» es una verdadera maravilla de técnica naval y orgullo de Francia al poder demostrar al mundo un alarde de potencialidad constructiva, pero nada más que esto, puesto que una vez satisfecho el orgullo patriótico se encuentra que el mismo le ha costado bien caro al país y que prácticamente, la eficacia es nula, tanto como buque de pasaje, por los excesivos gastos de explotación, que como buque de carga, por la escasa cabida de sus bodegas. Sin embargo, no todos hacen ver esta lamentable equivocación y continúan poniendo sus miras en la construcción de estos mastodontes de los mares, con el firme propósito de arrebatar la hegemonía del Atlántico, a pesar de lo costoso que es el capricho de poder ondear un grimpolón azul en la perilla del palo mayor de un buque. De este modo, Inglaterra activa la construcción del «Queen Mary», que ya tantos retrasos ha sufrido por cuestiones económicas, y los Estados Unidos, queriendo superar a los demás, anuncian la inmediata construcción de dos grandes buques de una eslora de más de 380 metros, y de un coste de 36 millones 651 mil pesetas cada uno. Está visto que para estos países lo más importante es no ser el último en poseer el más grande y rápido de los paquebots que surcan los mares, especialmente en estos tiempos que tanta importancia se da a los «records». Pero una vez conseguidos sus propósitos y demostrado al mundo su obra, queda al descubierto la ineficacia del coloso, que comercialmente nunca podrá recuperar los enormes desembolsos que su construcción ha ocasionado. De ahí nace nuestro modesto pa-

recer de ser opuestos a estos grandes paquebots, que por razones económicas resultan muy gravosos al país que se obstina en poseerlos. Bien está, eso sí, una marina mercante compuesta de buques modernos y eficientes, que constituya un potencial marítimo digno de figurar a la cabeza entre las demás naciones, pero siempre dentro de lo que la práctica y una buena administración aconsejan. Hacer otra cosa es pura vanidad y caprichos

que resultan muy caros, y que no creemos esté en condiciones de poder soportar holgadamente nación alguna, especialmente en estos tiempos que todos los países deben mirar por su economía sobre todas las cosas, dado el estado poco favorable que ésta disfruta por las condiciones de crisis que atraviesa el mundo.

EL CAPITÁN RECKLESS.

# SOCIEDAD METALÚRGICA 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



# MERCADO DE CARBONES



Se nota una pequeña declinación en la demanda de carbones asturianos que, como es sabido, pareció animarse a primeros de setiembre, confiándose entonces en que se hiciera más firme a medida que el mes avanzaba. Son las galletas la clase más favorecida en pedidos, hasta el extremo de que las minas apenas si tienen existencia de ellas; hay también algunos requerimientos para granzas y menudos, pero son bastante limitados; en cuanto a cribados, siguen careciendo de compradores y sin entrever una posible salida en armonía con la producción.

El pesimismo ha vuelto a apoderarse de toda la cuenca minera o más bien de Asturias entera, al conocer la interrupción de negociaciones con Italia para la exportación de carbones, lo que, parece ser, no podrá llevarse a efecto. Los mineros de esta región estaban esperanzados en este posible convenio, mediante el cual podrían dar salida a las considerables existencias de carbón que hoy disponen y que obligan al atardecimiento de las labores en la generalidad de las explotaciones, amenazando incluso con su paralización completa. Algunas empresas, ante las circunstancias adversas del mercado, han dispuesto conceder ahora las vacaciones retribuidas para sus obreros.

Por otra parte, las noticias recibidas de Madrid en los últimos días de setiembre relacionadas con el Tratado hispano-inglés, son

francamente desalentadoras. Parece ser que la Comisión Española de Tratados, ha informado al ministro de Industria y Comercio que las pretensiones inglesas de aumentar el cupo actual de importación de carbones, se sostienen en la cifra de 1.500.000 tons., y el ministro está dispuesto a conceder un contingente mínimo de 1.300.000. De llegarse a tales concesiones, los perjuicios que se irrogarían a la industria hullera nacional, serían considerables, pues aparte de significar la falta de trabajo para más de tres mil obreros, las minas de Asturias no podrían soportar tan rudo golpe, máxime en las circunstancias adversas en que actualmente se desenvuelve el mercado nacional de consumo.

Todas las fuerzas vivas de la provincia han sido convocadas para una Asamblea, en la que se tratará de este asunto de vital importancia para Asturias.

Los embarques por estos puertos, durante la segunda decena de setiembre, han sido los siguientes: por Gijón-Musel, 37.378 tons.; por Avilés, 19.140 y por S. E. de Pravia, 19.538. El número de buques sometidos a los distintos turnos es regular y las esperas, aunque no tan breves como en meses anteriores, son de pocos días, tanto por los cargaderos del f. c. de Langreo como por los del Norte.

Los precios para carbones no ofrecen 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  $\left\{ \begin{array}{l} \text{gráfica} \\ \text{fónica} \end{array} \right\}$  **FEDERACIÓN**

Para consumos de buques deben dirigirse los pedidos al

**Sindicato Carbonero Asturiano - Palacio Valdés, 1 - OVIEDO**

Teléfono 1524 :-: Dirección telegráfica y telefónica: SINDULLERO

## La contratación del trabajo en los transportes marítimos

Las Bases reguladoras de la contratación del trabajo en el Ramo de Transportes marítimos, que fueron aprobadas en julio de 1933 por el Jurado Mixto Central y a las que presentaron varios recursos las organizaciones patronales y obreras, han sido ahora aprobadas por el Ministro de Trabajo, de conformidad con lo informado por el Consejo de Trabajo.

Las referidas bases, que publica la «Gaceta» del 20 de setiembre, se encuentran en vigor desde el 26 de agosto último y tienen una duración de dos años, a partir de su aprobación; debiendo reunirse seis meses antes de su caducidad ambas representaciones del Jurado Mixto Central de Transportes marítimos, al objeto de acordar su prórroga, si así lo estimasen pertinente, o introducir en ellas las modificaciones que consideren convenientes.

Hubiera sido nuestro deseo publicar en ASTURIAS MARÍTIMA, el texto íntegro de dichas bases, pero la extensión que tienen las mismas hace que esto sea poco menos que imposible. Por este motivo, sólo nos es dable informar a nuestros lectores de que el articulado de la contratación, que hasta ahora venía rigiendo, ha sufrido modificaciones en casi todas sus partes, modificaciones que en sí son más bien aclaraciones y ampliaciones de que, según la práctica hizo ver, carecían las bases anteriores.

Por ejemplo, en las nuevas se hace constar que en las navegaciones de líneas regulares de cabotaje, a los tres meses de prórrogas tácitas del contrato por viaje redondo o por tiempo determinado, dejará de tenerse como causa justificada de cesación de contrato de embarco la de final de viaje o término de plazo, si es menor de tres meses; en la navegación de cabotaje restringido este plazo será de cuatro meses, y en la de altura o gran cabotaje, de seis meses.

También se establece que el naviero ten-

drá obligación de embarcar al personal desembarcado, tan pronto como un buque encuentre fletes, se halle reparando en disposición de navegar o haya cesado la fuerza mayor que se lo impedía. Para el cumplimiento de esta obligación dará aviso a la Bolsa de Trabajo correspondiente, debiendo esperar a reembarcar al personal que se presente dentro de las veinticuatro horas siguientes al aviso de dicha Bolsa, sin obligación de indemnizar por ningún concepto a quien no se haya presentado dentro de este plazo. Entre los que se presenten, el derecho preferente al reembarque será en primer término al personal de la Compañía naviera que dentro de ella lleve más tiempo sin trabajo, siendo preferidos en igualdad de condiciones a los más antiguos al servicio de la misma. Si por los anteriores motivos no hubiere preferencia, la tendrán los que formaban la última dotación del buque. Para los Oficiales y Mayordomo no regirán estas reglas, pudiendo la empresa naviera embarcar, de entre los que se hallaren a su servicio cuando el buque fué amarrado, a los que considere más aptos.

Otra de las condiciones que se modifica es la que se refiere a cuando un buque se perdiese por naufragio. En las bases anteriores se entendía con derecho a indemnización de su sueldo o salario durante el tiempo, no superior a dos meses que estén parados por esta causa, y en las ahora vigentes se dice que será toda *la dotación*. Y se dice dotación, por los litigios que se motivaron antes entre el personal técnico de los buques y los armadores en algunos casos de naufragio, en los cuales éstos entendieron que los oficiales no estaban incluidos en el calificativo de tripulantes.

Hay algunas modificaciones más, pero que creemos no tienen gran importancia, por lo que nos limitamos a reseñar solamente las anteriores, que entendemos son las más esenciales.

## DATOS DE 1934

# La producción de carbones en España

Como en años anteriores, la Dirección General de Minas y Combustibles ha publicado la estadística de producción y distribución de carbones correspondiente a 1934, que por el interés que estos datos encierran para cuantos tienen alguna relación con la industria hullera, vamos a estudiar y exponer.

El año pasado fué un ejercicio de verdadera prueba para los mineros; la crisis de consumo llegó a presentar un pavoroso problema a la industria, que en muchas ocasiones hubo de atecerar la producción para que las existencias no fueran en aumento; la situación económica de las empresas hulleras tuvo momentos difícilísimos al no poder hacer frente al pago de salarios de sus obreros, y para el colmo de males, el movimiento revolucionario de octubre paralizó las explotaciones durante dos meses, que aprovecharon los consumidores nacionales para intensificar sus compras de carbón al extranjero, colmando sus depósitos de éste, lo cual acarreó grandes perjuicios a los mineros españoles, perjuicios que aún se dejan sentir ante el descenso adquisitivo de nuestros carbones.

La producción de carbones en España durante los dos últimos años, ha sido la siguiente:

Clases	1933	1934
Hulla.....	5.422.179	5.339.995
Antracita.....	572.734	686.358
Lignito.....	290.129	284.836
<b>TOTALES.....</b>	<b>6.285.042</b>	<b>6.311.189</b>

Se observa un aumento insignificante en este último año en la producción general—26.147 tons.—el cual corresponde a la pro-

ducción de antracita, puesto que tanto la hulla como el lignito experimentaron un ligero descenso. Pero ha de tenerse en cuenta, que si bien en 1934 no hubo diferencia sensible, la hemos tenido en 1933, en cuyo año la producción general de carbones sufrió un descenso muy próximo al millón de toneladas.

El número de obreros mineros que trabajaban a fines de 1934, era de 44.817, es decir 2.795 menos que en el año anterior. Esta diferencia, que no guarda relación con la cifra de tonelaje de mineral extraído, fué motivada por los despidos de personal a que dió lugar el movimiento revolucionario de octubre pasado. Difícil es el calcular los salarios que se dejaron de percibir durante la paralización que sufrieron las minas a causa de esta huelga, pero no será muy aventurado indicar la suma de 28 millones de pesetas y la de 14 millones por jornales correspondientes a los obreros que se emplearon de menos en 1934.

Las empresas mineras cuya producción en el año pasado superó a 100.000 toneladas, fueron las siguientes:

Empresas	1933	1934
Duro-Felguera.....	928.531	909.469
M. de Peñarroya.....	635.540	353.771
Hullera Española.....	592.683	545.940
Hulleras de Turón.....	479.300	457.179
Fábrica de Mieres.....	373.230	345.940
M. P. de Ponferrada.....	265.082	281.830
Minas de Barruelo.....	165.383	160.148
F. C. de M. Z. A.....	164.250	174.800
Hulleras de Sabero.....	133.031	170.785
H. Vasco-Leonesa.....	125.390	116.106
H. de Veguín y Olloniego.	78.003	106.293
Carbones de la Nueva....	91.394	116.733
Sdad. Indtl. Asturiana...	108.394	100.867

La producción total de hulla en las minas de Asturias fué en 1934 de 3.619.974 toneladas, contra 3.789.435 que se extrajeron en el año anterior; existe, pues, una diferencia en menos de 169.461 toneladas de carbón que puede valorarse en 8 millones de pesetas.

El tráfico de los carbones de Asturias por ferrocarril durante el año pasado fué el siguiente:

F. C. del Norte.....	1.831.932
» de Langreo.....	1.056.520
» Vasco-Asturiano.....	564.520
» Económicos de Asturias.	150.355

Que hacen un total de 3.603.327 tons. de las que deben ser deducidas 96.564, por transbordo, quedando, por lo tanto un líquido de 3.506.763 tons., de las cuales 2.490.347 fueron destinadas a puertos y 1.016.416 al interior.

Las expediciones por vía marítima fueron así:

	1933	1934
Por Gijón-Musel.....	1.456.896	1.354.400
» Avilés.....	611.563	654.520
» S. Esteban de Pravia	668.189	532.985
» Villaviciosa.....	3.515	4.368
TOTAL.....	2.735.163	2.546.273

Las importaciones extranjeras de hulla y antracita por las Aduanas de España y Norte de Africa, ascendió en el año último a 1.271.708 toneladas. 421.701 toneladas más que en 1933. Y las existencias de carbones de que a fin de año disponían las minas españolas alcanzaba la importante cifra de 747.453 toneladas, de éstas, 507.004 solamente de hulla.

El carbón consumido por las industrias españolas durante 1934, especificando su procedencia nacional o extranjera, fué el siguiente:

	Nacional Tons.	Extranjero Tons.
1 Ferrocarriles.....	2.002.793	237.432
2 Industria electrógena.	168.594	1.035
3 Siderurgia y metalurgia (1).....	1.032.937	174.740
4 Fundiciones, construcciones metálicas etc.	14.366	8.710
5 Obtención de coque..	263.045	»
6 Fábricas de gas.....	341.447	22.640
7 Minería.....	25.531	9.947
8 Fábricas de aglomerados.....	581.853	»
9 Fábricas de cemento..	285.057	5.021
10 Industria vidriera...	12.425	12.416
11 Industria cerámica...	10.781	6.562
12 Industria azucarera...	259.159	15.603
13 Industria alcoholera..	7.704	»
14 Industria química....	67.736	9.317
15 Industria papelera....	24.566	10.762
16 Industria textil.....	47.497	»
17 } Marina de guerra,		
18 } mercante, pesqueros	244.875	9.093
19 Servicios públicos....	18.936	196
20 Industrias diversas...	440.924	5.261
21 Usos domésticos.....	264.467	»
22 Intermediarios.....	523.576	»
23 Almacenistas.....	1.270.649	691.030
24 Servicios de las minas	168.837	»
25 Varios.....	20.799	675
TOTALES.....	7.828.459	1.220.449

(1) Incluye la hulla transformada en coque en varias oficinas siderúrgicas.

Como queda demostrado con los datos que hemos expuesto en este estudio, el año 1934 fué un ejercicio más de calamidades y crisis para la industria hullera nacional, como sin duda alguna lo será también el presente. El problema es viejo y cada día vemos más lejana su solución, puesto que a pesar del tiempo transcurrido no ha sido posible o no se ha querido dar con ella. Comprendemos las dificultades con que se tropieza para que la industria hullera consiga un franco desenvolvimiento, pero también entendemos que no son tantas como para dejar a esta riqueza años y años sumida en ruina. Y esto es lo que debe evitarse por encima de los egoísmos particulares que tanto la perjudican.

S. C.





# MERCADOS EXTRANJEROS



## FLETES

Los precios de cereales que aparecían más bien altos en la anterior quincena, sufrieron una depresión en muchos días de ésta, aunque no por eso empeorara la demanda de tonelaje en los mercados correspondientes. Ha habido más demanda para carga general. En el mercado exterior de carbones es firme la tendencia para el Mediterráneo.

Los cargadores del Plata aparecen más interesados para tonelaje disponible en octubre, a pesar de la poca demanda de los maíces de esta zona. Se fletan buques de 7.000 toneladas, octubre 14 al 25, cargamento de granos de San Lorenzo a cualquier puerto del Reino Unido, excluyendo puertos irlandeses pequeños, a razón de 16/9. Y en las mismas condiciones de puertos, buque de 6.800 tons. octubre 7 al 15 a iguales fletes. Circulan ya demandas para noviembre, pero los armadores no aparecen muy dispuestos a aceptarlas por la incertidumbre de las perspectivas.

El mercado norteamericano aparece mejor situado que en anteriores ocasiones por virtud del mayor interés de los cargadores de granos, y se pagan tipos que exceden a los señalados como mínimos. Se fleta de Montreal a Glasgow/Leith, buque de 32.000 qrs. para primeros de noviembre, a razón de 1/9 1/2 por qr.

Están relativamente paralizados los mercados australianos, debido a la demanda enrarecida de granos, aunque los armadores consiguen sostener el tono firme de la anterior quincena. Los cargadores de arroz de Saigón se retraen por no aceptar los precios de fletes establecidos. Hay sin embargo buena demanda de la Costa de Madras y se pagan hasta 25/- al Continente; el flete para la semilla de lino de Bombay a Estados Unidos, llegado a alcanzar cotizaciones al tipo de 22/-.

## CARBONES

Ligera mejoría en el sector de Cardiff, después de haberse agudizado durante la primera semana, las desfavorables impresiones que mencionábamos a nuestra anterior referencia, por causa de las inclemencias atmosféricas que paralizaron el trabajo en los puertos de esa zona. Las exportaciones a Italia han quedado casi anuladas por las dificultades de pagos. Abundan cribados; aglomerados y coques tienen buenos precios y se solicitan bastante los tamaños medianos.

El tráfico en las variedades principales de la antracita es satisfactorio, en el sector de Swansea. Hay mejor demanda para algunas variedades de finos que tienen, sin embargo, cuantiosos stocks. Los cribados superiores tienen buenos precios, pero en los tipos de inferior calidad hay poca salida. También es favorable la posición de grancillas lavadas y galletilla cortada a máquina; las clases industriales están moderadamente activas y abunda demasiado el carbón para consumo de buques.

En el mercado de Newcastle continúa con bastante irregularidad la posición para los embarques inmediatos. Abundan los carbones mejores de vapor, las calidades primeras de Tyne y de Durham; lo mismo sucede con los menudos de Blyth. Los que aparecen más firmes son los coques y «carboneras» que han aumentado estos días sus cotizaciones.

No hay cambios de importancia en el sector de Glasgow. Los «Fife» y «Lothian» están bien situados, aunque abundan demasiado los segundos. «Doubles» lavados y «singles» sostienen sus buenos precios anteriores y continúan solicitándose por una demanda activa. El consumo interior es activo también y de favorables perspectivas.

Ningún cambio en la zona de Hull; en general los que mejor situados aparecen son los menudos y los «trebles» y «doubles».

## Noruega y los subsidios a la navegación

### DISMINUCIÓN DEL TONELAJE AMARRADO; EL ÚNICO RASGO DE OPTIMISMO

La Memoria anual de la Asociación de Navieros de Noruega, no es en sus apreciaciones muy optimista; lo único que resulta en ella de interés y esperanza es que hay menos tonelaje amarrado este año que el pasado. Fué, en efecto, un mal año, de optimismos defraudados por la decisión del Gobierno inglés de conceder subsidios a los buques de su nación y ponerlos así a cubierto de la competencia de los buques que disfrutaban de favores semejantes de sus Gobiernos. El subsidio fué concedido a los «tramps» para que se «defendieran», según las disposiciones legales al efecto esclarecían, contra las medidas proteccionistas de los países extranjeros. Los noruegos temen que este subsidio se acrecienta todavía, que el cambio de opinión del Gobierno inglés sobre la protección a su economía, fomenta esta guerra de subsidios; las noticias que a este propósito vienen de Holanda y Suecia, apuntan también esta amenaza.

Es natural que los navieros de Noruega, consideren la perspectiva de los subsidios ingleses con temor y preocupaciones. Pero de-

be tenerse en cuenta que sus colegas ingleses no lo han recibido incondicionalmente; al contrario, el auxilio oficial se les condiciona en cantidad y en tiempo y está substancialmente disminuído por onerosas limitaciones. Tanto que puede asegurarse que, por lo que la experiencia del corto tiempo en que llevan disfrutándolo pueda enseñarles, los navieros ingleses son en buena parte tan opuestos a ellos, como eran antes de disfrutarlos. Sólo la dificultad de las actuales condiciones de los mercados de fletes pueden aconsejarles a aceptar los subsidios.

Con respecto a los proyectos de fletes mínimos, se dice que el apoyo noruego a esos planes se condiciona a que los buques noruegos no sean forzados fuera de los mercados establecidos como resultado de los fletes mínimos. Las estadísticas mensuales serán puestas al día para ver si esto se cumple.

Noruega es uno de los poquísimos países del mundo donde no existen subsidios a la navegación, ni directos ni indirectos. En ninguna parte como en Inglaterra, se admira la presencia de ánimo con que sus navieros afrontan las presentes dificultades y se aprestan a combatirlas y superarlas.

# 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**

## La posibilidad de un conflicto en aquellas minas

*Los sindicatos de mineros han comenzado su campaña de propaganda.—Las empresas también se dirigen a la opinión.—La organización de la industria, dicen aquéllos, es deficiente.—Los menguados beneficios de la industria minera, declaran las empresas, están muy lejos de cubrir las cifras de aumento.—Un momento peligroso para la minería inglesa.*

Prosiguen los mineros ingleses su campaña para llegar a un acuerdo nacional y plantear sobre esta base su reivindicación de mayores salarios; su campaña de propaganda, encaminada a colocar a la opinión pública en su favor y llegar a un movimiento y acción mancomunada, durará todavía algunos meses y en todo este tiempo ha de hablarse y escribirse mucho acerca de ello. En este país, ningún grupo político ni social se atrevería a plantear una demanda de esta naturaleza y extensión, de indudables repercusiones en toda la economía del país, sin procurarse antes la adhesión de la gran masa de opinión pública.

La vida indudablemente azarosa y dura a que su difícil profesión obliga al minero le granjearía fácilmente esa opinión, si ésta no tuviera en cuenta la difícil situación porque las minas de Inglaterra atraviesan y la indudable exigencia económica de adaptar los salarios a los beneficios de la empresa y al ritmo de la producción. No se olvide que aquellos países que son en el mercado exterior, los más enconados competidores de Inglaterra, se desenvuelven a base de precios aún más bajos que los de ésta; y esos precios bajos descansan sobre la circunstancia injusta, pero cierta y de indudables efectos, de los salarios bajos que rigen en estos países. Desdeñar estas circunstancias sería volver la espalda a las realidades económicas que se vengan a la lar-

ga inexorablemente de los arbitrios que no la tienen rigurosamente en cuenta.

Tomando por base los datos del último trimestre, las empresas mineras han opuesto la negativa a las peticiones de aumento de salarios. Hay algunos sectores, como en Gales, donde las empresas pretenden que si se va a un reajuste; opondrán a las peticiones una reducción de salarios, pues lo consideran la sola manera viable de enfrentarse con la competencia.

Los obreros mineros alegan que la organización de la industria es deficiente, que su petición se funda no sólo sobre bases morales, sino económicas. La organización de mercados interiores, dicen, deja lugar a que se burlen los precios mínimos señalados y así se producen perturbadoras competencias entre los distritos mineros y sus zonas de venta. En eso estriban las dificultades y las causas que se oponen a que sus demandas de mejoramiento en este caso, no resulten factibles a las empresas.

Todas estas razones, naturalmente, no pueden ser objeto de examen por la opinión, que no está en condiciones de verificar su exactitud o discutir las y sopesarlas.

Hay parte de razón para mineros y empresas: es indudable que el mercado interior y la organización de la producción podría mejorarse mucho en Inglaterra; pero no hasta el pun-

to de que todo esto pudiera dejar un margen de beneficios que permitiera conceder el aumento de dos chelines diarios; la cifra es tan elevada que representa un total de 15 millones de libras.

La industria minera tiene un saldo positivo en las explotaciones para el primer trimestre de 1.800.000 libras; ese dato evidencia claramente que está muy lejos, manteniendo las actuales cifras para el año entero, de alcanzar aquella cifra.

No es posible pensar en nuevos aumentos de precios; eso paralizaría en absoluto las exportaciones y acarrearía aumento de la cifra de paro.

En cuanto a plantear la cuestión sobre bases nacionales, tampoco las empresas se avienen a consentirlo. A partir de la desastrosa huelga nacional de 1926 los hechos son bien elocuentes. La historia de las relaciones obrero-patronales, hasta esa fecha está señalada por una serie ininterrumpida de conflictos, huel-

gas, lock-outs, etc.; en cambio, a partir de entonces en que los patronos rectifican aquella conducta y consiguen imponer esa rectificación sin desviarse de ella, comienza una era de soluciones y acuerdos pacíficos, sobre las bases peculiares de cada distrito y las genuinas necesidades locales de ellos.

Las circunstancias, piensa la opinión pública, están lejos de ser tan favorables que permitan el quebranto que una disputa entre los productores por fuerza acarrea; si ahora que sería preciso una inteligencia muy estrecha entre ellos para hacer frente a los contratiempos que la competencia y las dificultades económicas, plantean a todos, se dividen y enfrentan, las consecuencias los aplastarán en beneficio de aquellos países, donde por la violencia política o por circunstancias de que nadie en Inglaterra puede ser culpable, no se temen contingencias de esta suerte en su desarrollo industrial.

J. C.

# Hijos de CASIMIRO VELASCO

**Telegramas y Telefonemas: CASIMIRO**

**Apartado núm. 67**

**GIJON**

**Teléfono 32-00**

AGENTES DE LAS LÍNEAS DE NAVEGACIÓN:

NORDDEUTSCHER LLOYD

LLOYD ROYAL BELGE

DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT «NEPTUN»

Wm. H. MULLER & C.º

THE ISAACS LINE (EN GIJÓN Y BILBAO)

GANS STEAMSHIP LINE

CORRESPONSALES DE LA AMERICAN EXPRESS C.º

## **AGENCIA DE ADUANAS**

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

**CASA EN BILBAO:**

**Barroeta Aldamar, 2 - 1.º**

**Teléfono 18315**

**Telegramas: "CASMIR"**

# CONSUMO DE PESQUEROS

POR VICTORIANO CASTAÑO SANJUAN

No debe de ser norma de conducta para nadie y mucho menos para una colectividad, la de prosperar y mejorar en la vida a costa exclusivamente del sacrificio de los demás.

Es cierto, que en la realidad cotidiana, nuestros esfuerzos son en ocasiones recompensados con largueza y perjudicando sin duda a otras gentes acreedoras indudablemente de mejor situación, mientras que en otras, claramente comprendemos que los elementos «imponderables» nos han colocado en el caso desfavorable y presenciamos cómo tales beneficios recaen sobre otros actores y en perjuicio nuestro.

Observando desapasionadamente ese juego, fácilmente se deduce que el reparto justo y equitativo ha de encontrarse entre uno y otro caso, pero al propio tiempo, comprendemos que ese nivel constante resulta, por hoy, imposible de establecer con equidistante regularidad; precisamente porque esos elementos «imponderables» que determinan el movimiento oscilante observado, se escapan al dominio y poder de la voluntad de los hombres.

Y así, contemplando resignados o por fuerza esa desigualdad, que por serlo ya decimos injusta, admitimos como normales aquellos cambios y contrasentidos que se operan por cima del criterio de todos y cada uno de los seres humanos.

Mas si cualquiera de esos movimientos se produce no por virtud y a causa de los llamados «imponderables», sino por acuerdo tácito y expreso de unos hombres que proceden así para perjudicar, en su beneficio, a un

tercero, proyectará en cualquier espíritu poseedor de un minimum de moralidad, cierto esbozo doloroso. Y si, como decimos al principio, se trata no ya de individualidades sino de grupos, nuestro dolor será angustioso.

Este es el resultado a que puede llegarse, viendo cómo el discutir y comentar las negociaciones del nuevo tratado de comercio hispano-inglés, los exportadores españoles y no pocos importadores de productos ingleses, apuntan con sospechosa igualdad contra la industria carbonera nacional.

Muy recientemente, algunos armadores de buques de pesca se han adherido a ese movimiento en favor de compensar las necesidades de su exportación con un aumento del tonelaje de carbón a importar en régimen arancelario de derechos reducidos. Como si no hubiese más solución que esa y fingiendo ignorar—porque si en realidad lo ignoran no debieran opinar en público—que las raíces de las pretensiones inglesas se alimentan en zonas más profundas y graves para aquella nación, que la posible venta de cien mil toneladas más de carbón.

Lo hacen, por otra parte, estos armadores de modo en extremo pintoresco (y lo calificamos así por no abusar del concepto de justicia). Dicen:

«Puesto que Inglaterra reclama el aumento de cupo de carbón, y España el de introducción de pescado, nunca el momento podría mostrarse más propicio para atender aquella reclamación de los industriales pesqueros. El aumento de cupo de combustible inglés se

colocaría con reducir al diez por ciento el coeficiente de carbón nacional cuyo consumo obligatoriamente se impone a la industria pesquera».

Y añaden, suponemos que sarcásticamente: «Esta sería la solución justa, equitativa y sensata».

¿Solución justa, equitativa y sensata? Veamos: concediendo España el aumento del tonelaje de carbón a importar de Inglaterra, se podría lograr, dicen, que ésta ampliase el contingente de pescado a desembarcar por la flota española, en beneficio extraordinario de la misma puesto que podría extenderse a todo el año la escala en Milford Haven que ahora únicamente realizan mientras no se agota el contingente de pescado. Esto de un lado.

Por el otro, y como compensación a ese importante beneficio, se comprometen a consumir el aumento de importación de carbones ingleses, previa reducción de su coeficiente del nacional a un diez por ciento. Justa, equitativa y sensata compensación, puesto que a nadie se le oculta que hoy día es más barato el carbón inglés que el español y por tanto, cuanto menos se compre de éste, más dinero se queda en caja.

Consecuencia: que solicitan un beneficio: aumento del contingente de pescado español en Inglaterra; que esa ventaja sería compensada con.... ¿un sacrificio?... ¡cál!... con otro beneficio: con la disminución del consumo de carbón nacional en su flota.

Y todo ello a costa de la industria hullera de España.

¿No recuerda todo esto, al lector, aquella anécdota del mentidero local, en que un edil proponía satisfacer las deudas de la administración municipal, con el déficit presupuestario?

Produce también la impresión de estar inspirado más que por esa esencia de equidad, sensatez y justicia de que presume por un espíritu de comerciante cuco y marrullero que con tal de ver en su cajón mugriento y escondido unas pesetillas más al final de la jornada, prescinde no ya de los más elementales principios éticos, sino de su propia conveniencia, si bien ésta por resultar más lejana no es apreciada con su miopía bien patente; baste no olvidar aquello de que la industria en su conjunto es una cadena y cada rama un eslabón, todos los cuales precisan de semejante resistencia en bien del total.

Busquemos, pues, las mejoras con soluciones armónicas para todos los intereses: a cada ventaja que solicitemos, ofrezcamos una compensación real para el perjudicado nunca todo el beneficio para uno y todo el daño para otro: que nadie aspire a medrar con la miseria o la ruina de sus semejantes: que nuestro egoísmo no cierre a canto y cal nuestra razón.

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



**LA CONSTRUCTORA GUIPUZCOANA S. A.**

**Pasajes de San Pedro**

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE  
BUQUES, MAQUINAS Y CALDERAS

PROYECTOS Y PRESUPUESTOS  
GRATUITOS

# Ante el aumento de precio de gas-oil

La crítica situación de la industria pesquera española y en especial la de bajura, constituida por embarcaciones en su mayoría a la parte, está enfrentada con un nuevo problema creado con el aumento de precio del gas-oil, que la Campsa ha establecido desde el día 4 de setiembre. Dicho aumento que asciende a ocho céntimos en litro, no podrá ser soportado por los pescadores, dando con ello lugar al amarre de muchas embarcaciones, que constituyen la parte más modesta de la industria pesquera, y a situar en una completa miseria a más de cien mil personas.

Esto ha motivado una asamblea de armadores y pescadores de todas las regiones de España, celebrada en Madrid hace unos días, en la cual se adoptaron las siguientes conclusiones:

«Que se apliquen a la industria pesquera de bajura iguales normas que a la de gran altura para el precio del gas oil.

Que el control de esta concesión para que el beneficio en el precio alcance sólo a la industria pesquera lo ejerza la Cooperativa Nacional de Pescadores, que nos representa a todos y que está ejerciendo honradamente una acción de ayuda a nuestra clase y una vigilancia estricta de la ley en defensa de los intereses del Estado. El sistema de control está propuesto ya por dicha entidad.

Que se apruebe con toda urgencia la ley de Reforma pesquera.

Que cumpliendo las instrucciones dadas por la Cooperativa Nacional de los Pescado-

res, nos oponemos a todo acto de indisciplina que se pretenda cometer, dejando al Gobierno en libertad de acción, como corresponde, para que resuelva nuestro problema con autoridad y prestigio.

Que por voluntad propia, los armadores y tripulantes de España declaramos al margen de este pleito nuestro a la Cooperativa Nacional de los Pescadores, que tiene una función a cumplir con arreglo a la ley y que debe permanecer neutral en este problema para que pueda realizar la función que todos le hemos asignado y que debe conservar.

Que esta Asamblea nacional, consciente de sus obligaciones, ofrece a V. E. realizar el mayor sacrificio saliendo al mar con las embarcaciones de motor, aunque tengan que adquirir el gas oil a precio elevado, sabiendo que con ello se agrava su situación de miseria, pero que este sacrificio lo podrán realizar unas cuantas semanas. Sus reservas no le permitirán hacerlo indefinidamente.

En el caso de que se vea obligada la industria de la pesca de España a amarrar sus embarcaciones a motor, acudirá a V. E. para que busque una solución al problema que se nos plantee entonces, mucho más grave que el actual, porque ya no podremos rehacernos por nuestros propios medios.

Por nuestra parte, estamos firmemente decididos a que todos los pescadores de España aguarden a la apertura de las Cortes para que allí se resuelva nuestro problema; pero si llega el día 1.º de octubre próximo sin que se haya dado una fórmula que resuelva la angustia de nuestra clase, nos consideraremos fracasados y declinaremos el mandato que nos

dieron las organizaciones de armadores y tripulantes, convencidos de que no podremos pedir más sacrificios.»

El Gobierno ha acogido con interés las peticiones de los pescadores, dada la justicia que las mismas encierran. Pero como se dispone a estudiar el asunto y esto puede suponer una demora, imposible de resistir, daría

con ello lugar a que se lesionasen grandemente los intereses de la industria, colocándola en franca ruina. El Gobierno que conoce ésto, debe resolver en breve plazo el problema planteado por la Campsa y recabar de la misma una rebaja en el gas-oil, so pena de crear una situación gravísima a una importante rama de la riqueza nacional.

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, 21, 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.

# ASTILLEROS 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, barcasas.

**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





# SECCIÓN DE PESCA



MERLUZA Y PESCADILLA,

BASE DE LAS CALADAS ::

El rendimiento de la segunda quincena de setiembre ha sido excelente para los «bous», favorecidos casi todos los días con buenas caladas de merluza; también las parejas que trabajan en estas playas se han defendido con holgura por las capturas de pescadilla, que se dió en cantidades bastante regulares.

La mayoría de las parejas pequeñas, que dieron por terminada la costera de bonito, se han reintegrado a las faenas de arrastre en los días últimos de este mes. Su pesca principal

ha sido pescadilla y gallos, éstos en cantidades solamente medianas.

Escasea el bonito y además el que se captura es de tamaño pequeño, que tiene poca aceptación. La pesca de sardina ha descendido considerablemente.

Durante la quincena rigieron buenos precios para la merluza y la pescadilla, las demás especies solo tuvieron cotizaciones regulares, cuando mejor fué su venta.

En fin, ya estamos en el principio de la costera de invierno, con sus frecuentes temporales y arribadas. Esperemos a ver qué suerte depara a los pescadores y hagamos votos porque sea de mejores resultados que la del verano.

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

CLASE DE PESCAO	11	12	13	14	16	17	18	19	20	21	23	24	25
Merluza.....	3,50	3,50	3,79	3,79	3,71	4,80	4,50	4,70	3,89	3,89	4,05	4,—	3,10
Pescadilla. ...	1,33	1,26	1,33	1,31	1,49	1,45	1,40	1,65	1,88	1,44	1,29	1,37	1,50
Besugo.....	1,10	1,19	1,27	1,41	1,29	1,29	1,49	1,60	1,39	1,39	1,45	1,50	1,59
Gallos.....	1,25	1,20	1,30	1,28	1,10	1,57	1,29	1,43	1,42	1,31	1,38	1,20	1,28
Congrio.....	2,18	1,60	2,38	1,80	1,79	2,26	2,20	2,25	2,19	2,—	2,25	2,31	2,15
Congria.....	1,60	>	>	1,46	>	>	>	>	>	>	>	1,61	1,43
Barbadas.....	1,02	0,80	1,22	0,86	0,76	1,37	0,82	1,39	0,83	>	1,17	0,80	1,14
Matute.....	0,54	0,50	0,53	0,50	0,50	0,60	0,50	0,52	0,50	0,47	0,53	0,49	0,51
Pelao.....	0,53	0,50	0,55	0,50	0,50	0,58	0,62	0,59	0,50	0,52	0,50	0,61	0,45
Bonito.....	0,91	0,87	0,94	0,95	0,82	0,85	0,90	1,11	1,17	1,06	0,87	0,91	0,82
Sardinias.....	0,72	0,59	0,55	0,56	0,61	0,74	0,63	0,58	0,57	0,74	0,66	0,62	0,56
Reyes.....	>	1,—	1,28	1,—	>	1,56	1,09	1,56	>	>	1,64	>	>
Panchos.....	>	0,70	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
Mero.....	>	2,14	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
Rodaballos...	>	>	>	>	3,—	>	>	>	>	>	>	>	>
Chicharros...	>	>	>	>	0,38	>	>	>	>	>	>	>	>
Almejas.....	>	>	>	>	>	>	>	1,20	>	>	>	>	>
Abadejo.....	>	>	>	>	>	>	>	>	1,49	>	1,38	2,19	1,29
Rubiel.....	>	>	>	>	>	>	>	>	>	2,31	>	>	>
Mero.....	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	2,69	>	>
Potas.....	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	0,71	>	>

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 =====				
3 Sebpre.	11 Sebpre.	Compostela . . . . .	1.200	Valencia.
5 id.	12 id.	Villamanrique . . . . .	2.450	Vallcarca.
9 id.	19 id.	Ramón Alonso R. . . . .	4.400	Barcelona.
16 id.	25 id.	Mina Piquera . . . . .	5.300	Id.
18 id.	cargando	Ciaño . . . . .	7.500	Id.
23 id.	esperando	Ntra. Sra. del Carmen . . . . .	5.500	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
31 Agosto	11 Sebpre.	Astur. . . . .	1.200	Almería.
9 Sebpre.	14 id.	Sama. . . . .	1.000	Bilbao.
10 id.	19 id.	Llodio . . . . .	900	Id.
17 id.	cargando	Elanchove . . . . .	7.000	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
2 Sebpre.	12 Sebpre.	Mari Eli . . . . .	1.400	Ceuta.
14 id.	19 id.	Ea . . . . .	1.600	Sevilla.
18 id.	24 id.	Ulía . . . . .	3.800	Vallcarca.
23 id.	cargando	Sotón . . . . .	1.900	Pasajes.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
6 Sebpre.	11 Sebpre.	Iciar . . . . .	610	Santander.
9 id.	16 id.	José María . . . . .	500	Pasajes.
10 id.	16 id.	Ruda . . . . .	400	Vigo.
13 id.	18 id.	Mari Begonia . . . . .	440	Bilbao.
13 id.	21 id.	Alejandro . . . . .	400	Id.
18 id.	24 id.	San Eduardo. . . . .	300	Zumaya.
20 id.	25 id.	José María. . . . .	400	Vigo.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
11 Sebpre.	12 Sebpre.	F. L. de Ibarra . . . . .	4.600	Tarragona.
16 id.	17 id.	C. de Zubiría. . . . .	4.600	Valencia.
20 id.	21 id.	Sama. . . . .	1.000	Bilbao.
23 id.	24 id.	V. de Chávarri . . . . .	4.600	Valencia.
23 id.	cargando	Hernani . . . . .	420	San Sebastián.

# GIJON

...  
 r estos puertos desde el 10 al 25 de Setiembre de 1935

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
6 Sebpre.	13 Sebpre.	Pepín . . . . .	550	Bilbao.
9 id.	13 id.	R. Alonso R . . . . .	2.300	Barcelona.
9 id.	11 id.	Astillero . . . . .	480	Zumaya.
9 id.	12 id.	Begoña 7. . . . .	180	San Sebastián.
10 id.	16 id.	Mont Seny . . . . .	840	Pasajes.
10 id.	14 id.	Josefa Mary . . . . .	100	Vigo.
10 id.	16 id.	Ruda . . . . .	400	Id.
	13 id.	María Amalia. . . . .	900	Huelva.
13 id.	16 id.	Iciar . . . . .	600	Coruña.
13 id.	18 id.	Melchuca. . . . .	114	Id.
13 id.	21 id.	Alejandro . . . . .	480	Bilbao.
14 id.	14 id.	Josefa . . . . .	300	Marín.
17 id.	20 id.	Astillero . . . . .	480	Zumaya.
19 id.	21 id.	Barcia 4 . . . . .	76	Deva.
19 id.	23 id.	Zuloaga . . . . .	214	Coruña.
20 id.	24 id.	José María . . . . .	100	Vigo.
21 id.	25 id.	Mont Seny . . . . .	860	Pasajes.
21 id.	cargando	Josefa . . . . .	300	Coruña.
24 id.	esperando	Lolina . . . . .	420	Zumaya.
24 id.	»	Espiñeira . . . . .	20	Foz.
===== GIJON - DARSENA. — F. C. DE LANGREO =====				
2 Sebpre.	10 Sebpre.	Paco García . . . . .	210	Santander.
5 id.	12 id.	Vito . . . . .	200	San Sebastián.
5 id.	12 id.	Aller . . . . .	200	Zumaya.
10 id.	14 id.	Carmen . . . . .	230	Santander.
11 id.	17 id.	Anita. . . . .	200	Bilbao.
12 id.	17 id.	Juanes . . . . .	200	San Sebastián.
12 id.	17 id.	Lalín. . . . .	150	Santander.
13 id.	18 id.	Víctor . . . . .	115	Lequeitio.
14 id.	20 id.	Ineschu . . . . .	180	San Sebastián.
14 id.	21 id.	Magdalena . . . . .	230	Santander.
14 id.	20 id.	R. Espinosa . . . . .	140	Bilbao.
16 id.	25 id.	Cartes . . . . .	150	Id.
16 id.	23 id.	Joven Víctor . . . . .	160	Deva.
17 id.	25 id.	Airoso . . . . .	130	Pasajes.
19 id.	cargando	Antonieta. . . . .	120	Ondarroa.
21 id.	esperando	Galicia . . . . .	320	Vigo.
23 id.	»	Carmen . . . . .	230	Santander.
23 id.	»	Gaviota . . . . .	300	Bilbao.
25 id.	»	Zubieta . . . . .	170	Lequeitio.
25 id.	»	Vito . . . . .	190	San Sebastián.
25 id.	»	Landro . . . . .	140	Vivero.
25 id.	»	Julián . . . . .	10	Coruña.
25 id.	»	L. Vives . . . . .	160	Bilbao.
25 id.	»	Lola . . . . .	230	Santander.

# A V I L E S

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

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
<b>2.<sup>a</sup> decena de Setiembre.</b>				
11 Sepbre.	11 Sepbre.	Jone Miren . . . . .	12	Ferrol.
10 id.	12 id.	Lolina . . . . .	350	Pasajes.
12 id.	12 id.	Arnao . . . . .	116	Requejada.
8 id.	12 id.	Quenje . . . . .	6	Coruña.
6 id.	13 id.	Monchu . . . . .	2.265	Aguilas.
13 id.	13 id.	Cabo Tres Forcas. . . . .	168	Gijón.
10 id.	14 id.	Nuria R . . . . .	3.477	P. Mallorca.
11 id.	14 id.	Luis Adaro . . . . .	3.244	Sevilla.
13 id.	16 id.	M. Benlluire . . . . .	147	Coruña.
11 id.	17 id.	Caruso . . . . .	1.359	Vigo.
10 id.	18 id.	Esles. . . . .	3.435	Alicante.
12 id.	18 id.	Ferrolano . . . . .	116	Vigo.
18 id.	18 id.	Arnao . . . . .	8	Bilbao.
16 id.	18 id.	Evaristo . . . . .	2	Navia.
5 id.	19 id.	Mieres . . . . .	4.409	Barcelona.
19 id.	19 id.	Luis Vives . . . . .	6	Coruña.
19 id.	20 id.	El Gaitero . . . . .	20	Luarca.
<b>TOTAL...</b>			<b>19.140</b>	

## Manuel G. Morán

### EFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

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

Aceites para la Marina MOBIL OILS

Empaquetaduras y juntas BELDAM

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

**San Juan de Nieva (Avilés)**

Telegramas  
Telefonemas

**MORÁN-AVILÉS**

# SAN ESTEBAN DE PRAVIA

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

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
<b>2.<sup>a</sup> decena de Setiembre</b>				
8 Sebpre.	11 Sebpre.	Marzo . . . . .	1.886	Almería.
8 id.	12 id.	Alberto . . . . .	731	Corcubión.
10 id.	12 id.	Iturri Ripa . . . . .	374	Pasajes.
11 id.	12 id.	Zubieta . . . . .	150	Id.
13 id.	13 id.	Aurora . . . . .	1.018	Bilbao.
5 id.	13 id.	Jaime Girona. . . . .	3.442	Id.
10 id.	16 id.	M. de Urquijo. . . . .	3 806	Id.
13 id.	16 id.	Juan Artaza . . . . .	583	Pasajes.
14 id.	16 id.	Ana . . . . .	295	Id.
16 id.	18 id.	Briquetas Zorroza . . . . .	3.529	Bilbao.
19 id.	19 id.	Hernani . . . . .	425	Pasajes.
20 id.	20 id.	Concepción Hevia. . . . .	221	San Sebastián.
11 id.	20 id.	F. R. San Pedro . . . . .	3.057	Bilbao.
13 id.	20 id.	Aurora . . . . .	1.021	Id.
<b>TOTAL...</b>			<b>19.538</b>	

GRANDES ALMACENES DE EFECTOS NAVALES

DE

**ENRIQUE VALDES T. PRIDA**

PRECIOS SIN COMPETENCIA

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

TELÉFONO 19

**SAN ESTEBAN DE PRAVIA**

# EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

Toneladas de carbón embarcadas por los diferentes cargaderos que se citan durante la 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> decena de Setiembre de 1935

		I. <sup>a</sup> DECENA	2. <sup>a</sup> DECENA
<b>MUSEL</b>			
Vías de Langreo.- Cargadero del F. C.....	Turno 1.º .....	6.330,36	8.597,00
	Id. 2.º .....	5.914,33	2.677,29
	Id. 3.º .....	4.500,93	3.339,51
	Id. 4.º .....	2.272,93	1.627,95
	Grúas chicas.....	577,46	405,62
<b>MUSEL</b>			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.....	Cargaderos .....	12.734,38	16.257,14
	Grúas chicas.....	1.517,74	1.151,68
<b>GIJÓN-DARSENA</b>			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C. ....	Cargaderos .....	2.556,46	2.709,45
	Muelles.....	533,00	613,00
Totales en las dos decenas.....		36.937,97	37.378,64
<b>AVILÉS.....</b>		9.954,00	19.140,00
<b>SAN ESTEBAN DE PRAVIA.....</b>		13.825,00	19.538,00

# CEMENTOS FRADERA, S.A.

## PORTLAND ARTIFICIAL LANDFORT



LANDFORT  
VALCARGA

DESPACHO:

RONDA DE LA UNIVERSIDAD, 31

## BARCELONA

Teléfono n.º 13067

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: "LANDFORT"



# INFORMACIONES VARIAS



## COMPRA-VENTA DE BUQUES

Vapor «Mercedes G. de Alegre», casco de acero, de 990 tons. de registro bruto y 681 netas; construido en el año 1878. Vendido por los Sres. González-Alegre Hermanos, de Villagarcía, a desguazadores de Bilbao en el precio de 45.000 pesetas.

## BUQUE QUE CAMBIA DE NOMBRE

Los armadores del vapor «José Navia Osorio», de esta matrícula, han obtenido autorización para cambiar al mismo de nombre, por lo que desde ahora se denominará «Sebastián Martín».

## NOTA NECROLÓGICA

En accidente automovilista ocurrido el viernes día 13 del pasado setiembre entre La Vecilla y Ceínos, en la provincia de León, resultó muerto nuestro estimado amigo don Alfredo Bargues, inspector en esta plaza de la Hispano Radio Marítima y persona que aquí contaba con generales simpatías.

Enviamos a la apreciable familia del señor Bargues nuestro más sentido pésame, deseándole resignación en estos momentos de dolor.

## LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN DINAMARCA. — LOS BUQUES FRUTEROS, ESPECIALIDAD DE ESTE PAÍS

Después de un período de aguda depresión, la mejoría que se comenzó a señalar a principios de 1934, fué mantenida todo el año y continúa satisfactoriamente.

De los buques botados en 1934, tres fueron vapores de carga; cuatro, motonaves; un vapor, transporte frutero; tres motores, transportes fruteros, y varios buques de pasaje, tanques, «ferries», en su mayor parte de motor.

La construcción de transportes fruteros es-

tá siendo una especialidad de los daneses y sus astilleros mejoran constantemente esta clase de unidades; así han llegado a convertirse en serios competidores de los ingleses en las zonas del Mediterráneo.

## LAS EXPLOTACIONES CARBONERAS EN ITALIA. — LA INTERVENCIÓN OFICIAL

En la «Gaceta Oficial de Italia» se han publicado los detalles de una ley donde se dispone lo necesario para la formación de un organismo para-estatal que tendrá por objeto el desenvolvimiento de las explotaciones carboníferas en Italia.

Este organismo se conoce con el nombre de «Azienda Carboni Italiana»; tendrá un capital de 50 millones de liras y se le faculta para tomar acciones de las explotaciones hulleras de Italia.

Según las noticias que a este propósito se han publicado en la prensa este organismo absorberá la «Arsa»—Societa Anónima Carbonifera de Trieste y la «Societa di Bacu Abis de Turin», que actualmente produce la mayor parte de la cifra total de carbones nacionales.

La producción anual de la «Arsa» son 200 mil tons. y la de la Sociedad Bacu Abis de 100.000. La producción total de carbones bituminosos en 1934, fué de 289.046 tons.; se dice que como las explotaciones de la última compañía (que están en Cerdeña) están cerradas, la producción virtual de 1934, es de la compañía «Arsa».

Las otras cuencas de importancia, aparte de éstas (excepto las de lignito), son explotadas por la «Nazionale La Thuile», que ha sido absorbida por el grupo llamado la «Cogne» y que está, por tanto, bajo la dirección y control del Gobierno.

La «Nazionale La Thuile» se ocupa de la explotación de minas de antracita, con una

producción anual de 36.000 tons. La producción total de antracita en Italia, fué en 1934 de 84.547. tons.

AYUDA OFICIAL A LA MARINA BELGA

El ministro belga de transportes estudia actualmente la concesión de asistencia financiera a la industria naviera; se tiende a la formación de un fondo que sería la base para el mantenimiento y renovación de la flota, reemplazando el tonelaje anticuado; la suma propuesta provisionalmente es de 100.000.000 de francos. La suma necesaria para la sustitución del tonelaje viejo por las nuevas construcciones sería dispensada en forma de préstamos a largo plazo a un tipo bajo de interés; los buques se construirían exclusivamente en astilleros belgas. También se propone, por ciertos elementos, que los buques se construyan por cuenta del Estado para contratarlos luego a los navieros. No se cree, sin embargo que esta sugestión sea aceptada.

El año pasado, el Gobierno destinó una suma de 35.000.000 de francos para auxilio de la marina y esto produjo el efecto de reducir en una proporción bastante considerable el número de buques anarrados.

DECLINA LA EXPORTACIÓN  
DE PETRÓLEOS EN RUSIA

Las cifras de las exportaciones del petróleo en la U.R.S.S. durante el primer semestre de 1935, señalan la disminución del comercio exterior de este producto para los soviets, dice el periódico inglés «The Petroleum Times».

La reducción llega al 23 por 100 relativamente al semestre anterior; pero, como los yacimientos petrolíferos de Baku y Batu, no han visto disminuir en ese tiempo su producción, hay que atribuir la baja de las exportaciones a la intensificación del consumo interior.

## 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 —		

## VARADERO del FOMENTO

Propietario: BERNARDO ORTEA

GIJÓN

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES NAVALES

Carro varadero para buques hasta 1.000 toneladas

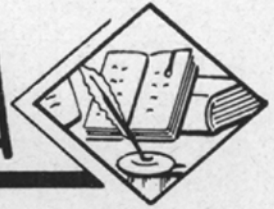
PRECIOS REDUCIDOS PARA LAS OPERACIONES DE SUBIDA, BAJADA Y ESTANCIA

SOLICITASE TARIFA DE PRECIOS





# LEGISLACIÓN MARÍTIMA



RELACIÓN DE LAS PRIMAS A LA  
CONSTRUCCION DEVENGADAS EN  
EL AÑO 1934 POR LOS CONS-  
TRUCTORES SIGUIENTES :: ::

CONSTRUCTORES	Primas deven- gadas Pesetas Cts.
<i>Naviera Mallorquina,</i> S. A., de Palma de Mallorca: Por la construcción de la motonave «Cala Mondrago», de 203,33 tons. arqueo total.	29.889,51
<i>Sociedad Española de Cons- trucción Naval</i> de Madrid: Por la construcción de la mo- tonave «Aline II», de 253,57 tons. de arqueo total . . . . .	59.506,00
<i>Unión Naval de Levante,</i> S. A., de Madrid: Por la construcción de los tres primeros plazos del buque «Artabro», de 800 tons. de ar- queo total. . . . .	112.800,00
<i>Corcho Hijos,</i> S. A., de Santander: Por la construcción del bu- que tanque de petróleo «Cam- prodón», de 1.023,96 tonela- das de arqueo total. . . . .	240.630,60
<i>Francisco Cardama,</i> S. A., de Vigo: Por reforma del vapor «Pe- dro Herrero», por 29,91 tons. de arqueo total de la reforma. .	4.396,77
<i>Suma y sigue. . . . .</i>	447.312,88

CONSTRUCTORES	Primas deven- gadas Ptas. Cts.
<i>Suma anterior. . . .</i>	447.312,88
Por la reforma del vapor «Rufina García», por 29,81 to- neladas de arqueo total de la re- forma. . . . .	4.382,07
<i>Miguel Cardona,</i> de Barcelona: Por la construcción de la chalana «Fomento número 8», de 117,07 tons. de arqueo total	20.604,32
Por la construcción de la chalana «Fomento núm. 9», del mismo tonelaje que la anterior.	20.604,32
<b>TOTAL. . . . .</b>	<b>492.903,59</b>

BONIFICACIONES QUE APLICARÁ LA  
TRASMEDITERRÁNEA EN EL TRANS-  
PORTE DE FRUTOS DESDE CANARIAS

Ilmo. Sr.: Visto el expediente instruido con motivo de instancia de la Compañía Transmediterránea en solicitud de autorización para modificar el régimen de bonificaciones o retornos en el precio del transporte de frutos de Canarias a la Península, en el sentido de mejorar dichas bonificaciones y aplicarlas tomando como base de cuenta el importe de los fletes netos satisfechos en el año por cada cargador, en vez de hacerlo como actualmente, considerando sólo el número de bultos embarcados durante el año,

Este Ministerio, de acuerdo con lo informado por la Subsecretaría de la Marina civil,

ha resuelto autorizar a la Compañía Transmediterránea para que, a partir del día 1.º de octubre próximo, aplique en el transporte de frutos de Canarias a la Península el sistema de bonificaciones o retornos que se establece en las condiciones siguientes:

1.<sup>a</sup> Hasta 25.000 pesetas de flete satisfechas en el año, el 2 por 100 de retorno.

Desde 25.001 a 50.000 pesetas, el 2 % para las 25.000 y el 3 % para el exceso.

Desde 50.001 a 125.000, el 3 por 100 para las 50.000 y el 5 por 100 para el exceso.

Desde 125.001 a 250.000, el 5 por 100 para las 125.000 y el 7 por 100 para el exceso.

Desde 250.001 a 500.000 el 7 por 100 sobre las 250.000 y el 9 % para el exceso.

Desde 500.001 a 1.000.000, el 9 por 100 sobre las 500.000 y el 11 por 100 sobre el exceso.

De 1.000.000 de pesetas en adelante, e 11 por 100 sobre el millón y el 14 por 100 sobre el exceso.

2.<sup>a</sup> La liquidación de estos retornos se hará anualmente, bien por años naturales, bien por el plazo de doce meses, a partir de la fecha en que se comience la cuenta, y se liquidarán descontando del flete de cada embarque en el año siguiente la cuota que corresponda para dejarlos liquidados en dicho período, y así sucesivamente, debiendo garantizarse los derechos concedidos a los cargadores a este respecto, mediante los correspondientes contratos.

3.<sup>a</sup> Los retornos versarán sobre los fletes netos y se abonarán al cargador de la fruta, salvo pacto en contrario entre el mismo y el receptor que sea comunicado a la Compañía.

Madrid, 18 de setiembre de 1935.



**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  
Trasméditerránea, de Isaac's Line y de la  
Compañía Neptunia.

FLOTA: Vapor «Jta» 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

# 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**

## 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 Rios, 31 - Vigo.

Agente en Gijón: DARIO VEGA :-: Trinidad, 23



## JOAQUIN VELASCO

LANGREO, 2

— GIJÓN —

**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

## 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 brazos inglesas, calidad del fondo, rumbo verdadero de la corrida, duración o millas de los lances, embarres, casos 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 certificados.—A los suscriptores de ASTURIAS MARÍTIMA que incluyan el sobre que lo pruebe se les enviará por la cantidad de 11 PESETAS.

## 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

## 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 - Incendios - Vida - Valores - Accidentes de Trabajo y Mar (tripulaciones industrias, etc.) - Accidentes individuales - Responsabilidad Civil - Robo - Expoliación - Saqueo - Pillaje, etc., etc.

REPRESENTANTES EN GIJÓN (ASTURIAS):

Luis del Campo Valdés-Hevia - 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 recocidos, galvanizados y cobrizados :-: ACEROS al crisol para herramientas, limas y barrenas de minas :-: HIERROS Y ACEROS laminados y palanquilla para machines :-: LLANTONES para la fabricación de hoja de lata, formas comerciales usuales :-: CARRILES, chapas, machines de hierro y acero :-: VIGAS y formas U.

Espino artificial, puntas de paris, hoja de lata

Para la correspondencia y pedidos dirigirse al Director de las

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

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

## Fábrica de Metales de Lugones

ALAMBRE de cobre electrolítico de todos los diámetros

Id. de bronce silencioso » » » »

Id. de latón » » » »

BARRAS de cobre de todos los diámetros

Id. de latón » » » »

CHAPAS de latón de todas dimensiones

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

## Minas de Carbón en Aller (Moreda)

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

**Minas de Hierro en Belmonte**

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

**Telegramas y Telefonemas: TARTIERE**

# 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.

# ÁNGEL ALVAREZ, S. en C. - Avilés

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

## GRANDES ALMACENES DE SAL

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

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

VAPORES:  
Caruso... 1.350 Tons. | Aida..... 350 Tons  
Lolina... 400 | Margarita, 270 »  
Africaña.. 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.

# 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, gasolineros 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

## 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-  
nataria 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 Africa y Baleares. Línea comercial mensual a América del Sur)

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

Tampa Inter-ocean Steamship C° de New-Orleans, LA.

(Servicio regular entre los puertos del Golfo y España)

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

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

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

**G I J Ó N**

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-1.º

Apartado 71 - Teléfono 18-00

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

Fábrica en

**LUCHANA - ERANDIO**

(Bilbao)

MARCA

RÉGISTRADA



**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 «SUNLIGTH».

«UNION JACK». «ESMALTES PARA JUGUETES».

«PINTURAS Y BARNICES SECADO AL AIRE LIBRE Y A LA ESTUFA».

«BEDSTEAD PAINT» (pintura para camas).

«FURNITURE VARNISH».

«FURNITURE ENAMEL» (barniz y esmalte especiales para muebles).

«MOTOR PAINT». Pinturas decorativas «LAGOMAT».

Pintura al agua «ODI-CO» (preciosos colores permanentes).

Esmaltes y Barnices «INTERLAC» a la nitrocelulosa y demás productos nitrocelulósicos.

«INTERPAST» A. y B.

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

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

Oficinas:

Ibáñez de Bilbao, 8  
**BILBAO**

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

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