



AÑO VI

GIJÓN 15 DE OCTUBRE DE 1935

NÚM. 119

VARADERO DEL FOMENTO

PROPIETARIO: BERNARDO ORTEA

GIJON

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES NAVALES

Carro varadero para buques hasta 1.000 toneladas

PRECIOS REDUCIDOS

para las operaciones de subida, bajada y estancia

SOLICITEN TARIFA DE PRECIOS

EFEKTOS NAUALES Y LUBRICATIONES MONASTERIO (S. A.)

ALMACENISTAS DE EFEKTOS NAUALES

IMPORTADORES DE ACEITES
Y GRASAS LUBRIFICATIONES

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”

LUBRIFICATIONES Y ASFALTOS

“FLINTKOTE”

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

APARTADO 220

Taller:

Marqués de San Esteban

Vías de Fomento

GIJÓN

Leche en polvo

“SAM”

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

travesías marítimas

← Fábrica en Renedo (Santander) →

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



SUAREZ Y C.^{IA} S. A.

Depósitos flotantes y terrestre de Carbón y Gas-Oil

Importación y venta de Sal

CASA CENTRAL: VIGO - Teléfono 1466

SUCURSALES en MARIN, VILLAGARCIA y SANTIAGO

Tele ^{gramas} _{fonemas} } SUARECES

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

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

Especialidad en Buques pesqueros

SENABRE

CORDELERÍA Y REDES
VAPORES PESQUEROS

VILLAJYOUSA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

CADIZ: Plocia, 13.

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

VILLAJYOUSA (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.
Piolas, 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

GIJÓN

CAPITAL: 10.000.000 DE PESETAS

Realiza toda clase de operaciones de Banca y Bolsa. - Giros, préstamos, descuentos, depósitos, cartas de crédito, etc., etc.
Compra-venta de monedas y billetes extranjeros
CAJA DE 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 %
Cubierta interior...	{ Plana completa. 50 ptas.	{ Contratos por un año 25 %
	{ Media plana 30 id.	Los anuncios en texto no tienen descuento.
	{ Cuarto plana... 15 id.	Suscripción por un año a la Revista... 25 ptas.
Demás hojas.....	{ Plana completa. 40 ptas.	Id. por un semestre 13 id.
	{ Media plana 22 id.	Los anunciantes recibirán la Revista gratis.
	{ Cuarto plana... 12 id.	

CASTAÑOS, URIBARRI Y C.^{IA}

FABRICA MECANICA DE CORDELERIA

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

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

JOSÉ MARÍA CANDINA

EN SUCESION

CONSIGNATARIO DE BUQUES

FLETAMENTOS - SEGUROS

COMPRA - VENTA DE BUQUES

Dirección telegráfica: CANDINA

Teléfonos N.ºs 11721 y 18609

Apartado N.º 520

Buenos Aires, 4 **BILBAO**

ARTAZA Y COMPAÑIA

Carbones de todas clases, nacionales y extranjeros
Depósitos en Pasajes

Agencia de la «Compañía Adriática de Seguros»

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

Armadores de Buques

Vapor "Lolita Artaza" 2.600 tons.

» "Juan Artaza" 600 »

» "José María" 500 »

Consignatarios de buques y mercancías

Agencia de Aduana

Vapores de pesca

Vapor "Bonanza" Vapor "Txirista"

» "Beduria" » "Ereka"

Telegramas: **ARTAZA**

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

Oficinas: Cuarta Vía, 6

Pasajes (Guipúzcoa)

NICOLAS LAFUENTE

ARMADOR Y CONSIGNATARIO

Velasco, 15 - bajo **SANTANDER**

VAPORES

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

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

Telefonemas	} LAFUENTELORZA	Teléfonos	} Domicilio: 1.722
Telegramas		Oficina: 1.187	

AGENCIA MARITIMA GONZALEZ-ALEGRE HERMANOS

VIGO
&
VILLAGARCIA

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

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

TELEG.	} ALEGRE
TELEF.	
CABLE.	

A. B. C. code 6.ª Edic.

Andrés Ruiz de Velasco

Cabo Noval, n.º 5. — OVIEDO
Carmen, 30, 32 y 34. — GIJÓN

Consignaciones - Fletamentos - Carbones - Seguros

AGENCIA DE ADUANAS - WAGON LITS/COOK

TELÉFONOS { OVIEDO 3590 TELEGRAMAS TELEFONEMAS } RUIZVELASCO { OVIEDO GIJÓN } APARTADOS { OVIEDO 123 GIJÓN 201 } CODES { A. B. C. 5.ª EDICIÓN SCOTT'S 10.ª EDICIÓN }

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

Marqués de Cubas, 25. - MADRID

APROBADA POR REAL ORDEN DE 18 DE NOVIEMBRE DE 1928

SEGURO DE BUQUES

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

Seguro de accidentes del trabajo y de mar

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

CIFRAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1934

DELEGACIONES EN TODOS LOS PUERTOS

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

VAPORES COSTEROS (S.A.)

BILBAO

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



VAPORES

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

FLETES ECONÓMICOS

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



AÑO VI

GIJON 15 DE OCTUBRE DE 1935

NÚM. 119

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

CON LA LEY DE RESTRICCIONES

LA SUBSECRETARÍA DE LA MARINA CIVIL, SUPRIMIDA

Tres Ministerios, cinco Subsecretarías y veinte Direcciones generales han quedado suprimidos al aplicarse la Ley de Restricciones, con la cual el señor Chapaprieta inicia una nueva política financiera y presupuestaria de la que tan necesitada está nuestra economía. Con estas supresiones y con las conversiones de Deudas, espera reducir los gastos del Estado en 400 millones de pesetas para el Presupuesto de 1936.

La Subsecretaría de la Marina civil es uno de los organismos que desaparecen, quedando convertida en una Dirección general que se denominará de la Marina civil y Pesca, afecta al Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio. Y a esto no hemos de ocultar el temor que nos produce, puesto que, como es de esperar, traerá como secuela una reorganización y desorientación en las cuestiones planteadas, con lo cual sufrirán las consiguientes dilaciones los asuntos pendientes de resolu-

ción, que tanto urge ver resueltos a aquellos que dedican sus actividades a las industrias del mar, entorpecimientos que cabe suponer persistan al suprimirse algún departamento o negociado oficial de los que contaba la Subsecretaría o separar de los mismos a persona verdaderamente capacitada para desarrollar una labor acertada en favor de los intereses marítimos, personas de las cuales tan pocas hay en España, por carecer de una verdadera política del mar y ser contado el número de las que tienen el debido concepto de importancia de esta riqueza nacional.

Cuatro años de vida tiene en su historial la Subsecretaría de la Marina civil, por cuya creación tanto hubimos de laborar y en la que teníamos cifradas todas nuestras esperanzas, confiando en que aquella, con su funcionamiento independiente, daría a la Marina mercante nacional y a la industria pesquera el impulso necesario para su progreso. Mas no fué

así y hemos de declararnos completamente defraudados después de cuatro años de espera. La eficacia de la Subsecretaría, hablando con franqueza, dejó bastante que desear. No ha sido, desde luego, por la insuficiente competencia del personal que se puso al servicio de la misma, concepto que queremos aclarar de antemano para evitar erróneas interpretaciones, pues en dicho organismo existían personas activas y debidamente impuestas de las arduas cuestiones del mar. Las causas de que la Subsecretaría no haya dado el fruto que todos esperábamos han sido el trasiego desorientador de que fué víctima, cambiándola de un Ministerio para otro y desfilando por ella ocho subsecretarios en tan corto tiempo. Y esto dió lugar a que con harta frecuencia se interrumpiera la importante labor encomendada a dicho organismo, pues si bien continuaban en sus puestos personas competentes y activas para examinar y resolver las cuestiones, no alcanzaba su jurisprudencia a llevar las soluciones a la «Gaceta», cuando faltaba el Subsecretario, perdiéndose un tiempo precioso en que se nombrase otro o bien que se impusiera con detenimiento de los asuntos pendientes.

Este error de que el cargo de subsecretario de la Marina civil, tuviera carácter político ha sido, pues, la causa de todos los males, sin que con ello pretendamos decir tampoco que las designaciones para el mismo hayan sido desacertadas. No ha habido desde luego tal cosa; las personas que ocuparon tan elevado puesto son dignísimas todas ellas y llega-

ron al mismo animadas del mejor deseo de hacer una labor útil en favor de las actividades del mar, pero los cambios políticos no les permitió dar el rendimiento que ellos se proponían, ya que puede decirse, que apenas les dió tiempo a imponerse de los asuntos y preparar la solución de los mismos, cuando un vaiven de la política les obligaba a dimitir o ser sustituidos.

Si el cargo de subsecretario hubiese tenido cierta inmovilidad y ocupado por persona de reconocida competencia en las cuestiones del mar, muy otro hubiera sido el fruto del desaparecido organismo, que a pesar del resultado que dió su funcionamiento seguimos entendiendo es de imprescindible necesidad nacional, dado los muchos y complejos problemas que a la navegación, pesca e industrias derivadas de las mismas se plantean y que es preciso resolver con rapidez, por constituir esta actividad una de las principales riquezas de España; pero, claro está, subsanando los defectos apuntados, objeto de todos los males que padeció la Subsecretaría de la Marina Civil.

Mas, como patriotas debemos rendirnos a la conveniencia nacional y no criticar los planes económicos que el actual Gobierno lleva, aunque si permitimos significar que es necesario mucho tacto en las cuestiones marítimas, y que esta restricción puede ocasionar serios perjuicios a las industrias y actividades del mar, cuya situación, precisamente por la escasa atención que se presta a sus problemas, es bastante desconsoladora.

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. Benillure" ..	152 —
— "Zuloaga"	240 —	— "Capricho"	135 —
— "D. Quijote" ..	225 —	Vapor "Melchuca"	120 —
— "Sancho Panza" ..	225 —		



MERCADO DE FLETES



Nuevamente carece este mercado de animación y otra vez da lugar a que haya abundancia de tonelaje disponible ofreciéndose con alguna insistencia, incluso hasta de buques de pequeño porte que tanto se solicitaban hace unas semanas. En cuanto a las unidades de mayor tonelaje, ni que decir tiene que continúa siendo muy difícil su colocación.

Las órdenes de fletamento cumplimentadas en la quincena pasada han sido relativamente pocas y para buques pequeños casi siempre, con destino a puertos del Cantábrico y Galicia. La demanda para el Sur y Mediterráneo sigue muy paralizada.

No sólo influye, desde luego, a producir el sobrante de buques que aparece en el mercado, que los requerimientos para viajes estén tan restringidos como lo fueron en anteriores meses, sino que existen otros motivos. Bien es verdad que la demanda ha descendido algo en estas dos últimas semanas, pero no tanto como para provocar la falta de colocación de tonelaje en el porcentaje que en estos días se observa. Lo que sucede es que la mejoría

apuntada a mediados de setiembre dió lugar al desamarre de bastantes buques que llevaban varios meses retirados del tráfico y también a que acudieran a este sector otros que se dedicaban a navegaciones en otras direcciones, y este aumento de flota, al producirse el descenso de demanda, es mas bien el que origina la abundancia de tonelaje que se observa en estos días.

En los tipos de flete no hay variación alguna, manteniéndose los precios que en semanas anteriores se venían haciendo. Claro es que los navieros insisten en mejorarlos, pero la desanimación actual del mercado y las disponibilidades de buques ofreciéndose, impiden conseguir alguna elevación y sí únicamente sostenerlos en los tipos de antes.

Los pedidos de barcos para retornos son bastante limitados, por lo que este mercado continúa desanimado, aparte de ser muy bajos los fletes que para estos viajes se ofrecen. Circulan algunas demandas para sal y mineral y el transporte de madera para minas sigue teniendo un regular desenvolvimiento, cuando más.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

San Sebastián...—Vp.	300 ts.	Ptas. 12,50	Langreo
Id. ...— »	150 ts.	» 13,—	Id.
Zumaya— »	200 ts.	» 13,—	Id.
Guetaria— »	180 ts.	» 13,50	Id.
Deva— »	150 ts.	» 14,—	Id.
Bilbao— »	140 ts.	» 10,—	Id.
Castro-Urdiales...— »	200 ts.	» 13,—	Fomento.
Santander— »	600 ts.	» 7,—	Norte.
Coruña— »	320 ts.	» 11,—	Langreo
Vigo— »	380 ts.	» 13,50	Id.
Huelva— »	600 ts.	» 14,—	Norte
Cádiz— »	1.500 ts.	» 13,50	Langreo
Mazarrón— »	780 ts.	» 15,—	Norte.
Barcelona— »	4.800 ts.	» 14,—	Langreo
Id. (bodegas)— »	3.500 ts.	» 13,—	L. y Norte

S. E. de PRAVIA a

Pasajes.....—Vp.	200 ts.	Ptas. 11,50
Bilbao.....— »	3.000 ts.	» 7,—
Id.— »	200 ts.	» 10,50
Santander.....— »	580 ts.	» 7,—

RETORNOS:

Coruña-S. Pola-Ferrol...—Vp.	2.000 ts. sal	Ptas. 12,—
Cádiz (Pto. S. María).— »	1.200 ts.	» » 16,—
Villagarcía-Musel...— »	350 ts. pinos	» 10,—
Vegadeo-Musel.....— »	160 ts.	» » 9,—
Bilbao-S. E. de Pravia.— »	500 ts. mineral	» 5,—
Bilbao-Musel.....— »	600 ts.	» » 5,—

Las construcciones navales en Inglaterra

Esta industria no ha seguido hasta ahora el ritmo de mejoramiento de las demás actividades. Sin embargo, disminuye el número de parados.—Las construcciones del Almirantazgo, pueden ayudar a la recuperación.

Las cifras mensuales de paro forzoso son bastante consoladoras, puesto que declinan, y eso es un indicio claro de la mejor suerte de la industria y de las actividades económicas en general. A fines de agosto, que son los últimos datos formulados, los parados llegaban a 1.947.964 personas, o sea 188.614 menos que hace un año. Y esta cifra de mejoría relativa en Inglaterra es más elocuente porque la situación en el mundo a este respecto lleva el signo contrario; los parados, según los datos oficiales—con toda la falibilidad que debe atribuírseles, pues hay países que los formulan deficientemente y muchos donde los parados por falta de socorro no tienen interés en inscribirse en lista alguna—, eran en las últimas estadísticas, 12.500.000 personas, es decir 244.000 más que en la misma época del año anterior.

En la industria de construcciones y reparaciones navales de Inglaterra el número de parados es de 8.304 menos que el año pasado en la misma fecha. El trabajo comenzado, de carácter naval, es mayor que el año pasado; el de otra naturaleza ha decrecido; la construcción naval continúa siendo en Inglaterra la industria donde la crisis se resiste a toda clase de procedimientos resolutorios. Todos los países tienen una industria de construcción naval y en nuestro número anterior hablábamos de la competencia que para cierta índole de construcciones se le presentaba a Inglaterra; tratábase, como ejemplo, de la construcción de buques fruteros en Dinamarca. Este país, decíamos,

mejora constantemente esta clase de unidades y se ha convertido en serio competidor de Inglaterra en las zonas del Mediterráneo.

Otra razón es que el plan abordado de desguaces y construcciones navales está muy lejos de haber surtido el efecto que esperaban sus realizadores.

Pero los intereses afectados no han perdido la confianza y consideran que una recuperación de su industria no puede dejar de seguir a la del ramo en general. Así de algunos centros de construcción se reciben noticias de una demanda más activa. De todas maneras, cualesquiera que sean los resultados de los planes de racionalización de la marina mercante, basta considerar y analizar los cuadros de unidades de las flotas en la mayoría de las compañías de liners para advertir que se necesitan reemplazar y substituir algunas de aquéllas. La «P. & O., Unión Castle» y «Orient Lines», por ejemplo, están haciendo eso; y no tardarán en seguirles el resto de las Compañías análogas, porque es tradición de los liners ingleses, mantener sus unidades al día.

Se espera, asimismo, que dentro de breves días el Almirantazgo distribuya sus órdenes, correspondientes al programa de 1935. Y estos trabajos de la marina de guerra procuran una difusión de las actividades en la construcción naval muy importante, y son un factor muy estimable en la mejoría que se espera y se necesita.

J. THOMPSON.

Londres—Octubre.

Producción y consumo de carbones nacionales de vapor

Recientemente ha aparecido en la Prensa una nota referente al proteccionismo de la industria hullera, procurando demostrar las ventajas económicas que se obtienen mediante el empleo del carbón inglés.

El lector que conozca superficialmente este problema habrá podido quedar fácilmente desorientado, debido a los datos que se consignan en la expresada exposición. Faltaríamos a nuestro deber si no aclarásemos algunos extremos con el fin de evitar confusiones a la opinión en un problema tan importante para la economía nacional.

La producción normal de hullas españolas es de 6.000.000 de toneladas al año, de las cuales 1.500.000 toneladas son propias para la producción de vapor, cuya cifra podría ser fácilmente aumentada si las necesidades nacionales lo exigieran. En las concesiones que en León tienen Ponferrada y Sabero y en Asturias Hullera Española y otros, se explotan carbones de características similares a los combustibles ingleses, como puede verse por el siguiente cuadro comparativo:

CRIBADOS

Español: Cenizas, 4/6 por 100; volátiles, 15/19 por 100; calorías, 8.000/8.400.

Inglés: Cenizas, 4/5 por 100; volátiles, 16 por 100; calorías, 8.100/8.400.

No es, pues, defecto de la producción española la escasez de rendimiento que se obtiene en la aplicación de combustible, sino que las deficiencias a que corrientemente aluden los consumidores son debidas a la falta de una

verdadera clasificación de carbones, y, por lo tanto, de un consumo racional.

Cada calidad debe ser empleada a los fines que le son propios. No es posible destinar a la siderurgia carbones de vapor, puesto que su rendimiento en esta industria es inferior que el de la hulla grasa de muchas volátiles. Y a la inversa, los ferrocarriles no deberían emplear otro combustible que el de vapor propiamente dicho, donde, por sus especiales características ofrece un alto rendimiento económico.

Sin embargo, esta lógica y elemental cuestión de dar a cada calidad de combustible el destino adecuado, no ha merecido la necesaria atención de los organismos interesados, ni parece preocupar demasiado al elemento consumidor, cuyo único objetivo es el de obtener facilidades para la importación de carbón extranjero. Prueba de ello es que los stocks de carbones propios para vapor aumentan de día en día, mientras la producción total de los mismos es insuficiente, actualmente, para atender las necesidades del consumo.

He dicho ya más arriba que obtener aumento en la producción nacional de carbón de vapor, es cosa que no ofrece dificultades; pero ¿cómo se entenderá ese aumento, si está prohibida la elevación de los cupos de explotación y los consumidores, por otra parte, no absorben por completo los tonelajes hoy disponibles, debido a que adquieren y emplean un porcentaje elevado de carbones de tipo inadecuado?

Estas y no otras son las causas principales del malestar que se observa entre el elemento consumidor; pero no es posible alegar de-

ficiencias a la producción nacional, cuando no se efectúa un consumo racional del carbón.

Cuantas soluciones quieran, pues, darse al asunto, resultarán ineficaces e interinas, mientras no se lleve a efecto una esmerada clasificación de las distintas clases de carbón nacional, organizando la producción de las mismas, de acuerdo con las exigencias del consumo.

Pero al mismo tiempo, habría que ir sin dilaciones, a la reducción de los costos de la producción, a fin de nivelar, en lo posible, nuestros precios con los de la competencia extranjera. Por ello, se hace necesaria la revisión de las concesiones de carácter social que hoy perduran en esta industria, llegando a un estado de mayor justicia, en cuanto se refiere a los intereses de los obreros y los de las empresas productoras. No es posible sostener, por otra parte, el régimen de trabajo reduci-

do, cuando no se ha implantado en otros países productores como Inglaterra, y con la circunstancia de que el rendimiento de nuestros obreros es inferior, por razones técnicas, al de aquéllos.

Finalmente, en la nota a que se hace mención, se solicita el libre comercio del carbón. Y me pregunto: ¿Cuáles son las industrias que subsisten en España y aún en el extranjero, que no reciban una protección más o menos declarada del Estado? Las primas, subvenciones, aranceles, contingentes, etc., son las armas que esgrimen las potencias para defender su economía, y con ella, la de las industrias nacionales. Y la aplicación de estas medidas restrictivas se efectúa hoy de modo tan intenso que es incomprensible hablar, en estos momentos, de libertad de intercambio.

MAX HAUSMANN MORO

ASTILEROS DEL ANTABRICO S.L.

— G I J Ó N —

ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE CONSTRUCCIONES NAVALES

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



MERCADO DE CARBONES



El problema de los carbones asturianos adquiere de día en día peor aspecto, pues cada vez se ve más lejana la solución del mismo, que tan necesaria es dada la delicada situación de los mineros, los cuales mantienen en activo las explotaciones con grandes sacrificios. Porque si el desenvolvimiento del mercado ha sido francamente malo en los meses pasados, en la actualidad adolece también de las mismas características de desanimación, y las esperanzas de un mayor contingente de pedidos, con la entrada de la temporada de los fríos, se desvanecen al comprobar las escasas órdenes que se presentan. Ante esto, las empresas han de continuar apilando sus carbones en las plazas de las minas, muchas de ellas ya abarrotadas de mineral, pues a pesar de seguirse empleando el sistema de aterceramiento en los trabajos de extracción, que por cierto se intensifica cada vez más, las existencias aumentan considerablemente.

Los requerimientos, como en semanas anteriores, son dirigidos a las galletas, que tienen una salida bastante normal; aparecen algunos pedidos, pero escasos, para granzas y menudos, especialmente de gas y son muy limitadas las demandas de cribados.

Otra nueva asamblea hullera se celebró el día 6 del actual, de la cual damos cuenta en otro lugar de esta Revista. En la misma se

aprobaron unas bases dirigidas al Gobierno para reducir la importación de carbones extranjeros e imponer mayores coeficientes de obligatoriedad de consumo a las industrias nacionales.

Ante el estado actual de cosas, la situación en toda la cuenca hullera es bastante delicada, estando en expectativa del rumbo que tome el problema y de la atención que al mismo preste el Gobierno.

Durante la decena del presente mes, los embarques por estos puertos fueron así: por Gijón-Musel 47.056 toneladas; por Avilés 15.116 y 13.068 por San Esteban de Pravia. En los distintos turnos de cargue las esperas no son de muchos días, ya que es escaso el número de buques sometidos a los turnos.

Los precios para suministros a industrias obligadas son así:

	Sobre vagón	Franco bordo
Cribado y galleta	49,90 ptas.	58,15 ptas.
Granza	40,90 »	49,15 »
Menudo	36,30 »	44,55 »
Briqueta	55,30 »	63,55 »

Los consumidores libres pueden obtener carbones con alguna reducción sobre estos tipos, según la clase que requieran.

FEDERACION DE SINDICATOS CARBONEROS DE ESPAÑA

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

Oficina central: Alcalá, 31 - Teléfono 11948 - Madrid

Dirección tele { gráfica } FEDERACIÓN
 { fónica }

Para consumos de buques deben dirigirse los pedidos al

Sindicato Carbonero Asturiano - Palacio Valdés, 1 - OVIEDO

Teléfono 1524 :: Dirección telegráfica y telefónica: SINDULLERO

DESCENSO DE TONELAJE EN EL MAR

POR PÉRDIDAS Y AMARRES

OTRO VETERANO DE LOS

MARES QUE SE JUBILA : :

La noticia de que el liner de la Cunard White Star, «Olympic» se ha puesto a la venta para el desguace no causará a nadie sorpresa. Los servicios de lujo de la empresa para el Atlántico, están servidos con solo tres buques, «Majestic», «Berengaria» y «Aquitania». Cuando el «Queen Mary» esté en condiciones de surcar los mares, se retirará uno de ellos ocupando este nuevo coloso su lugar.

El «Olympic» es un buque de 46.439 toneladas y fué construído por Harland & Wolff, Ltda., de Belfast (Irlanda) y completado en 1911. Poco después de hacerse a la mar, chocó con el «Hawke» y las investigaciones que se siguieron del desastre, fueron sumamente interesantes; uno de los puntos más discutidos de la investigación fué el de la atracción de los buques. El «Olympic», era practicamente un barco nuevo cuando estalló la guerra.

Los buques de su tamaño no resultaron adecuados para transformarlos en cruceros mercantes, pero en cambio fueron de una importancia y utilidad decisivas para el transporte de tropas a los Dardanelos y a través del Atlántico. En presencia suya, naufragó el famoso «Audacious», por el choque contra una mina, en el Lough Swilly; intentó remolcarlo pero no pudo y salvó toda la tripulación. En otra ocasión abordó y hundió un submarino alemán en el Canal de la Mancha.

PÉRDIDAS DE TONELAJE NA-

VAL EN EL MES DE JULIO

En los datos del Bureau Veritas correspondientes al mes de julio último, que son los últimos publicados, se señalan 57 buques eliminados del Registro más seis motonaves (auxiliares incluso). Las causas fueron estas:

Vapores: Encallados, 2; colisión, 2; hundidos, 11; abandonado, 1; desguazados, 40; convertido, 1.—Motonaves y veleros equipados con motores auxiliares: Encallado, 1; colisión, 1; incendiado, 1; hundido, 1; desguazados.—Veleros: Encallado, 1; desguazados, 4; convertido, 1.

La nacionalidad de los buques era:

Vapores: 6 yanquis; 1 belga; 19 ingleses; 1 chileno; 2 chinos; 1 danés; 1 egipcio; 1 estoniano; 2 fineses; 5 franceses; 1 griego; 3 italianos; 1 japonés; 9 noruegos; 1 sueco; 1 venezolano; 2 yugoeslavos.—Motonaves y veleros equipados con motores auxiliares: 1 yanqui; 1 brasileño; 1 alemán; 2 japoneses; 1 portugués.—Veleros: 4 americanos; 1 inglés; 1 portugués.

Los 40 vapores que aparecen desguazados durante julio tenían un tonelaje grueso de 82.311 tons. y comprendían 15 buques ingleses, 34.427 tons.; 6 yanquis, 9.309 tons.; 4 franceses, 8.676 tons.; 3 noruegos, 12.644 tons.; 2 yugoeslavos, 5.886 tons. y uno de cada uno de éstos, griego, 3.045 tons.; italiano, 2.233; chino, 1.844; estoniano, 1.515; egipcio, 703; finlandés, 615; belga, 561; danés, 365; chileno, 258 y sueco, 138.

TRITON

PINTURA PATENTE PARA BARCOS

OLESA
MADRID

Norusto

PINTURA-ESMALTE ANTICORROSIVA

Nueva Asamblea acerca del problema hullero

Como la industria del carbón corresponde a la parte más vital de Asturias, es lógico que de continuo nos preocupe su suerte, mucho más teniendo en cuenta los serios peligros que la están amenazando, ya que cuenta con numerosos enemigos tanto en el interior como en el exterior. Recientemente la opinión asturiana se ha agitado ante la inminencia de un peligro que se anunciaba, pues llegó a decirse que en el tratado comercial anglo-español que se está elaborando, la Comisión española ha comunicado sus impresiones a nuestro Gobierno de que cree imposible que los representantes ingleses lleguen a ningún acuerdo con los nuestros, sino es sobre la base de no ya mantener el antiguo contingente de 750.000 tons., sino de aumentarlo hasta 1.500.000, que es el doble del que ahora rige.

Se añadía a esto, y aquí entra la mayor gravedad de las noticias en circulación, que el Gobierno español está dispuesto a llegar en sus concesiones a la cifra de 1.300.000 toneladas, como contingente mínimo de importación. De lo que resultaría que admitía el Gobierno un aumento de 550.000 toneladas sobre la cifra nominal del actual tratado.

El asunto era tan grave que los Alcaldes de los Ayuntamientos hulleros promovieron enseguida una nueva Asamblea que se celebró en Oviedo el domingo día 6 del actual con asistencia de gran número de representaciones industriales, entidades, parlamentarios y otras personalidades, entre ellas el Sr. Saez de Santamaría, exdirector general de Minas, que como ingeniero eminente y gran conocedor del problema indicó soluciones acertadas que hubieron de recogerse en las bases en que fueron resumidos los acuerdos de la Asamblea.

Todos los oradores que intervinieron en la Asamblea, coincidieron en que habrá que impedir que ese tratado se concierte en la forma que se pretende, apuntándose soluciones muy

idénticas. Como final de la Asamblea se aprobaron las bases siguientes:

1.^a Reducción de la importación en forma que se establezca la distribución del consumo nacional de hulla entre la producción nacional y la importación extranjera en la proporción de 90 y 10 $\%$, respectivamente, hasta que la producción nacional de hulla alcance la cifra de 8.000.000 de toneladas anuales.

Cuando la distribución del consumo con arreglo a esa norma determine una producción nacional de hulla superior a 8 millones de toneladas, el exceso de aquel consumo se distribuirá en la proporción de 75 y 25 por 100, respectivamente, para la producción nacional y la importación.

Los coeficientes de obligatoriedad de consumo de carbón nacional a las industrias protegidas se señalarán en cuantía suficiente para absorber la parte del consumo nacional que a nuestra producción se ha reservado.

Se concederán amplias facultades a la Federación de Sindicatos Carboneros de España para el control de la importación de carbón extranjero a fines de estricto cumplimiento de los coeficientes señalados.

2.^a Si por incontrastable dificultad de acoplamiento de los intereses nacionales fuera materialmente imposible la aplicación de la conclusión anterior, se llegara como límite de transigencia a aceptar actualmente como contingente máximo de importación el de 500.000 toneladas anuales, dada la enorme depresión que actualmente sufre la industria hullera asturiana, con más de siete mil obreros parados. Que en caso extremo podría aceptarse como contingente el promedio de importación de los tres últimos años, corregida la anomalía del último trimestre de 1934 y sus efectos sobre la importación del año en curso.

Para atenuar la gravedad de la situación actual debe irse urgentemente:

a) A la elevación del arancel de importación de chatarra hasta equipararlo con el que protege los productos siderúrgicos, lo que determinará automáticamente un aumento de consumo y mineral de hierro nacionales en la siderurgia con reducción consiguiente por todos conceptos del paro obrero.

b) Hacer efectiva la obligación de consumo del carbón nacional a los pesqueros y barcos de cabotaje, prohibiendo su abastecimiento en los depósitos flotantes.

3.^a Ayuda eficaz del Estado al establecimiento de la fabricación en España de los combustibles líquidos, partiendo de la hulla incrementando así el empleo de la misma y consiguiendo una independencia nacional, al menos parcial, en este aspecto.

También los parlamentarios asturianos celebraron otra reunión en Madrid para tratar diferentes asuntos que afectan a la provincia y de la reunión dieron una nota de la que entresacamos lo siguiente:

Ocupó lugar preferente el problema de la

importación del carbón inglés, hablándose del tratado comercial con Inglaterra que se negocia actualmente, entendiéndose todos los reunidos que son inadmisibles sus aspiraciones, porque su triunfo significaría un rudo golpe a la industria hullera asturiana y una repercusión sobre la inmensa población hullera, muy castigada ya a consecuencia de la crisis que se agudiza por las restricciones del consumo.

Se acordó, por unanimidad, hacer saber al Gobierno que la representación en Cortes de Asturias, considera mortal para la economía asturiana semejante pretensión, estando dispuestos a impedirlo resueltamente, continuando las negociaciones para evitar todo daño que pudiera inferirse a la industria básica astur.

Las peticiones que hace Asturias a los Poderes Públicos son de tal importancia, suponen tanto para la vida no sólo de esta región, sino de España, que es de esperar que el Gobierno resuelva el problema atendiendo los requerimientos que con tanta justicia se le hacen.

GABINO FELGUEROSO

CARBONES

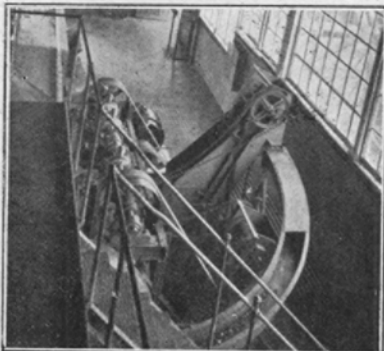
DELEGACIONES Y DEPOSITOS:

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



MAURICIO RUIZ DE VELASCO

Lavaderos por gravedad y flotación para carbones y minerales.

Cajas de nivel lleno en batería y reolavado para todos tamaños.

Cribas sobre ballestas hasta capacidad de 50 tons. hora, sin competencia en economía de coste y funcionamiento.

Instalaciones de flotación.

Elcano, n.º 2

BILBAO



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

El rasgo característico esta quincena, ha sido, en la mayor parte de los días, la sostenida y favorable demanda para carbones en el Mediterráneo y el alza de los tipos de fletes. Como ejemplo pudiera citarse el caso de fletes de 6.000 tons. pagados a razón de 20/ desde los puertos ingleses de Gales a Jibuti. Hasta ahora este movimiento favorable sigue una tendencia ascendente, porque el tonelaje ha llegado a escasear y los armadores, a favor de estas circunstancias de bonanza, han reforzado los tipos de fletes. También en el Plata se han registrado notas de optimismo, a pesar de que no reina allí mucha actividad. En los mercados orientales es favorable la posición del tonelaje.

Hay una activa demanda en el sector del Plata, desde sus puertos a Amberes, especialmente, y ha habido días de fletarse 7 buques en esta dirección. De Santa Fe a Amberes se han cerrado fletes, diciembre 1 al 24, buque de 5.350 tons., al tipo de 18/6, cargamento de granos. De Rosario a Londres y Avonmouth, noviembre 12 al 30, buque de 8.100 tons., al tipo de 17/10 1/2.

En el sector norteamericano ha habido una mayor actividad para granos desde Montreal, a tipos relativamente mejorados. Desde los puertos de E. E. U. U. existe una mayor demanda para tonelaje «time charter».

En el sector australiano, ha llegado a paralizarse la situación, parálisis que es más bien una actitud de expectativa, pues los cargadores se retraen ante los altos fletes a que los armadores pretenden fijar. Algunos de aquéllos han llegado a pagar tipos mejorados, para transporte de petróleos sobre todo. Se hacen fletes de Dairen a Rotterdam y Hamburgo, buque alemán de 7.000 toneladas, embarque inmediato, a razón de 25/—.

CARBONES

Continúa mejorando la actividad en la zona carbonera de Cardiff, a pesar del cierre del mercado italiano, que por virtud de las dificultades monetarias primero y luego por la ejecución de las sanciones, ha quedado al margen de las relaciones con esta zona. Sin embargo, este sector, no está libre de dificultades; a aquéllas, han venido a añadirse las de las huelgas del hambre y la paralización de algunos pozos mineros por negarse sus obreros a trabajar en compañía de las plantillas de obreros no asociados. Los cribados tienen abundante oferta, aglomerados y coques continúan sin variar en sus precios anteriores; otro tanto sucede con la madera de mina.

En el sector de Swansea, mejora aún la situación de las antracitas, que ya en la anterior quincena aparecían muy bien situadas; cortados a máquina en sus variedades superiores, aparecen asimismo bien cotizados. Cribados superiores se cotizan bien, y lo mismo galletillas y granzas. Carbones de vapor secos tienen una activa demanda y abundan, en cambio, la mayoría de los menudos, excepto en sus variedades superiores.

En todas las variedades típicas del sector de Newcastle, mejora la demanda; son firmes los precios, especialmente para embarques inmediatos y son favorables las perspectivas, llegando a escasear bastantes días los tipos superiores de vapor, lo mismo que los Tyne y Durham mejores. Lo que más abunda son los menudos, de Tyne y Blyth singularmente.

Ningún cambio relevante en el distrito de Glasgow. «Trebles» lavadas refuerzan su posición anterior con buenos precios y firme demanda; lo mismo sucede en las primeras de «Fife» y «Dysart»; las variedades de vapor de Fife, abundan, en cambio, excesivamente.

LA TERMINACIÓN DEL «QUEEN MARY»

SERA UN NUEVO COLOSO DE LOS MARES

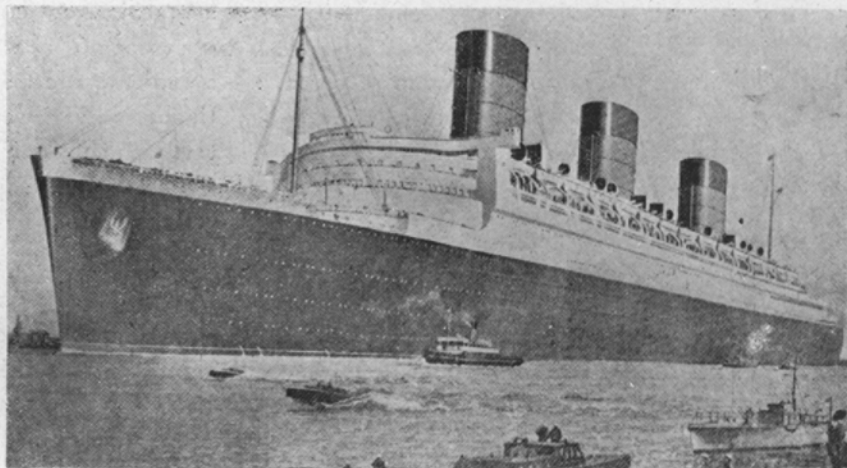
Dicen de Inglaterra que el «Queen Mary» quedará terminado para mayo próximo. Sus constructores, Messrs. John Brown & Compañía, reciben felicitaciones por haber batido en su construcción y equipamiento un record de tiempo, si se tiene en cuenta que las obras estuvieron paralizadas dos años por causas ajenas a su voluntad.

La idea de que el buque gigante debía haber sido abandonado a causa de la desorganización del mercado monetario, no es digna de considerarse seriamente, dice un periódico, aunque eso mismo confirma que llegó a tomar cuerpo y plantearse por algunos elementos interesados en el buque. Tarde o temprano el «Queen Mary» se construirá, porque el prestigio de la Marina inglesa se ha empeñado en la empresa. Todo es cuestión de negociar los términos y condiciones en que se reciba la asistencia del Tesoro Público.

No se ha percibido por sus armadores subsidio alguno hasta la fecha; sólomente se han ejecutado las obras con dinero a tipos de interés menos onerosos que los que algunas compañías de seguros, que hacen esta suerte

de anticipos, han establecido para concederlos.

Todos los adelantos técnicos que se están introduciendo en el complemento del gigantesco buque, tienen por objeto arrebatarle al «Normandie» la cinta azul; el mundo va a



Así será el «Queen Mary», nuevo coloso del mar, cuando esté terminado

presenciar una competencia descomunal entre los dos colosos. Cada uno de ellos pretende ser el mejor y el más rápido y no cede nada al otro en cualesquiera de esos puntos.

Las salidas de ambos se harán alternativamente, y así los viajeros tendrán a su disposición dos buques que le ofrecerán la travesía del Atlántico en condiciones tales como la más arrebatada fantasía hace diez años hubiera podido soñar.

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

LA CUENCA CARBONÍFERA DE GIJÓN

Ha comenzado la explotación de «La Camocha»

De gran trascendencia para la vida industrial de Asturias y especialmente de Gijón, será la explotación de la mina «La Camocha» enclavada a seis kilómetros de este puerto, cuyos trabajos de extracción han dado comienzo el día primero del mes actual, suministrándose sus primeros carbones a consumidores de la localidad y teniendo dispuesto para fecha próxima embarques por vía marítima con destino a industrias de fuera de la región.

Mucho se ha hablado, desde que la actividad y entusiasmo de los señores Felgueroso comenzaron sus trabajos en busca de una cuenca carbonífera en Gijón, hace más de treinta años, efectuando sondeos en Caldones y en La Camocha, donde por las grandes dificultades con que se tropezaba al tratarse de un terreno que era muy acuoso, así como lo largo que esto se hacía y los muchos gastos que ocasionaba, hacía suponer que los hermanos Felgueroso desistieran en su empeño. Mas éstos no desmayaron ni un solo momento, y con el entusiasmo y tesón del primer día continuaron los trabajos imponiéndose grandes sacrificios, que por fin han sido compensados con el descubrimiento del perseguido filón hullero, hasta cuyo mo-

mento se invirtieron cerca de siete millones de pesetas.

Las capas que en la actualidad se explotan, son seis, sin contar, desde luego, con las que se corten en lo sucesivo, al avanzar los transversales. El espesor de estas capas, por el que se podrán juzgar de la importancia del yacimiento, es el siguiente: una capa, la más estrecha, es de 0,85 metros de espesor; después hay dos de 1,50; una de 1,80; otra de 1,40 y otra de 2,10 metros. Y téngase en cuenta que la potencia media útil de las mismas es solamente comparable con las de las cuencas norteamericanas y con las mejores inglesas, que tienen de 1,10 a 1,25. En cuanto a la calidad del carbón extraído no puede ser más excelente. Se trata de un car-



Castillete del Pozo "La Camocha"

bón graso con el 32 por 100 de volátiles y el 6 por 100 de cenizas.

La producción de La Camocha, como la de todas las minas, por reciente disposición, está sujeta a los cupos. Como mina nueva, carecía de antecedentes para el señalamiento del tanto por ciento correspondiente, por lo que el Sindicato Carbonero acordó, por unanimidad, señalarle para el año 1936 el cupo de 40.000 tons. de producción; 60.000 pa-

ra 1937 y 80.000 para los años 1938 y 39. Si en este último año se demuestra que se pueden explotar las 100.000 tons., se le concederá este cupo. Por el momento, la explotación es del pozo número 1, que es el auxiliar hasta tanto no se termine la perforación y preparación del pozo número 2, capaz para poder extraer por él 100.000 toneladas.

Los Sres. Felgueroso se proponen introducir en dicha mina mejoras que hagan de ella un modelo en su género, para lo cual no repararán, una vez más, en toda clase de sacrificios. Además de los dos pozos mencionados, se instaló ya un modernísimo lavadero mecánico, con tolvas para las distintas clasificaciones de carbón y bolsas de decantación de los mismos para evitar que las aguas sucias vayan al río. Se ha montado también una potente máquina de extracción, construida en Duro-Felguera; un ventilador de gran potencia; una modernísima lampistería y varios edificios. Para embarque de los carbones por vía

marítima, la Sociedad Felgueroso, ha tomado en arriendo parte de los muelles de Fomento, en Gijón.

ASTURIAS MARÍTIMA, que siempre ha demostrado ser defensora de nuestra riqueza minera, se felicita del progreso de esta explotación gijonesa debida al tesón de los Sres. Felgueroso a quienes desea todo el éxito que merecen por su constancia en descubrir esta cuenca tan cercana a un puerto de la importancia del de Gijón, para el cual supone la misma una riqueza incalculable, haciendo suponer que dentro de pocos años nuestro pueblo habrá alcanzado un desarrollo industrial considerable, si se secunda el esfuerzo hecho por los hermanos Felgueroso, a los que somos deudores de inmensa gratitud, puesto que gracias a ellos, a su amor al trabajo y a su desprendimiento, Gijón cuenta con una zona carbonífera de las más importantes de España, tanto por su extensión como por la excelente calidad del mineral.



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"

POSICIONES IRRECONCILIABLES DE EMPRESAS Y ORGANISMOS OBREROS

Puntos de vista de las dos partes. — El temor de la nacionalización de las minas y la posibilidad de una situación política que favorezca las pretensiones mediatas de la Federación de Mineros

Una lucha entre obreros y patronos mineros, será un desastre nacional, opinan algunos órganos ingleses analizando el problema de las reclamaciones de aumentos de salarios que los obreros de las minas han formulado a las empresas. Estas habían llegado a ofrecer un acuerdo sobre bases que implicaban en su parecer notorias ventajas, pero algunos organismos obreros, como la Federación de mineros sudgaleses, las ha rechazado de plano.

Una elevación de salarios tan considerable como la que se pretende, arruinaría la industria carbonera de Inglaterra, incapaz ya de contener con la producción extranjera sostenida por salarios más bajos todavía que los que los obreros ingleses vienen percibiendo.

El acuerdo de sanciones, significa definitivamente, por muchos meses — aún dando por cierto que el conflicto con Italia no llegue a extremos bélicos — la absoluta clausura de aquel importante mercado. Alemanes y polacos, que no han dado su anuencia al acuerdo de sanciones, por una causa u otra, se aprovecharán de la ausencia de Inglaterra, para consolidar sus relaciones económicas con Italia, a costa de la producción inglesa.

La pretensión de los obreros de las minas, es desde el punto de vista de las empresas, absolutamente inadmisibles. Lo es esta reclamación inmediata de aumento; y lo es mucho

más, y a eso sí que se opondrán, obvio es decirlo, con obstinada unanimidad las empresas, la nacionalización de las minas que es la aspiración más lejana de la Federación de mineros. Este organismo al amparo de circunstancias políticas favorables pudiera haber creído llegado su momento.

* * *

Los obreros mineros a su vez, acusan de incapacidad de explotación a las empresas. El argumento de la competencia exterior, tiene un valor relativo, dicenle, pues las tres cuartas partes del carbón inglés se consumen en Inglaterra. Desorganización sobre todo en los organismos vendedores y en la política de comercio exterior del país. Tomando por base las distintas zonas, en un promedio índice, los obreros, en un largo alegato de sus pretensiones dirigido a la opinión pública, demuestran que los precios interiores han bajado desde 1924, de 19/9 a 13/4. La producción relativa de los obreros, ha aumentado en estos últimos años, gracias a los perfeccionamientos técnicos y los obreros, en cambio, han visto disminuir sus ingresos, de este año con respecto a los años anteriores.

La repetida insistencia con que los mineros se refieren a desorden en el comercio exportador de carbones y a falta de acuerdos en los precios para el mercado exterior, indica clara-

mente que su propósito es llegar a intervenir esas regulaciones. De aquí que las empresas abriguen el temor de que los salarios sean solo una reivindicación inmediata, para celar aquella otra de más alcance, que iría hasta la nacionalización de las minas.

Las circunstancias políticas podrían dar el Poder, en las próximas elecciones de noviembre, a un Gabinete laborista; a favor de esta

situación los obreros pretenden imponer a la producción minera un Estatuto que les conceda una intervención en las explotaciones.

Los términos en que está planteada esta diferencia entre los obreros y los patronos mineros, muestran claramente la dificultad de un acuerdo y lo largo y debatido que el forcejeo de esta situación crítica ha de resultar.

J. C.

SOCIEDAD METALURGICA DURO-FELGUERA



Compañía Anónima.- Capital social: 78.000.000 de pesetas

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

SUB-PRODUCTOS de la destilación de carbones: *benzoles* auto, lavado, quitamancha, 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

Los Patrones de Buques de Pesca de Altura

La lectura de un artículo de «Piscis» publicado en *ASTURIAS MARÍTIMA* de fecha primero de agosto último, en el que con gran acierto comenta otro de «El Debate», refiriéndose a que en España faltan cartas de pesca, me ha decidido a hacer algunas observaciones, hijas de la experiencia de quien ha mandado durante ocho años buques de pesca de altura, en pareja en las costas del Cantábrico, Portugal, Suratlántico y Norte de Africa.

En efecto, en España faltan cartas de pesca y es de pura necesidad hacerlas, en la mayor brevedad posible, para orientar a nuestros patrones, porque en nuestro litoral hay grandes zonas de piedra y muchos cascos hundidos que no constan en nuestras cartas, y en las orillas de los cantiles, apenas existen sondas, por lo que si hubiera medios ilustrativos suficientes, como son las cartas, se evitaría con ello la pérdida tan frecuente de artes de pesca, y a la vez el fracaso de muchos patrones, al no dar el rendimiento debido, todo ello en perjuicio de la industria y de los pescadores.

En cuanto a la cultura de nuestros patrones con mando en esta clase de buques de pesca, es evidente que existe una parte que van a los caladeros por tradición. Pero, sin embargo, otra parte navega como verdaderos pilotos (claro está, dentro de los límites que les están asignados en el Reglamento vigente). Lo que hace falta es exigir que para ser patrón de un pesquero de altura, que en la mayoría de los casos pierden de vista la costa y tienen que luchar con inmensas cerrazones, saber— a parte de las reglas de abordajes—lo que es navegar en términos náuticos, tanto para la seguridad de sus buques, como para esquivar los peligros del fondo, cuando rastrean, porque en la mayoría de los casos se pierden buques y artes de pesca por ignorar la situación exacta o aproximada de donde se encuentran. ¿Cómo evitar esto? Creando un Reglamento

para Patrones de Pesca de Altura, exigiendo a los aspirantes a este título, previo un riguroso examen, saber situar un buque en la costa, corregimiento de rumbos, toda clase de marcaciones a la costa simultáneas y no simultáneas, trabajos de estima, etc., y observación de una meridiana.

Ahora bien; estos aspirantes suelen ser marineros que trabajan en buques pesqueros de altura, y se encuentran con el inconveniente de que por mucho grado de cultura que se les exija para que sean buenos patrones, en la actualidad no pueden prestar examen, por no poder acreditar haber recorrido la costa diez veces y haber hecho, como mínimo, tres entradas en los principales puertos y radas del trozo de costa de que deseen ser examinados, como exige el vigente Reglamento de Patrones de Cabotaje. Estas entradas y recorridos pueden acreditarlos aquellos que navegan en el cabotaje, por ser estos despachados de puerto en puerto; pero no así los de pesca de altura que son despachados por plazos de un mes, y durante el cual pueden entrar donde les convenga, sin tomar entrada oficial, ya que en la mayoría de los casos arriban de noche y vuelven a salir horas más tarde.

Son muchos los marineros de estos buques que se lamentan (con mucha razón) de no poder aspirar a mandar los buques pesqueros de altura, en donde toda su vida navegan y que estos tengan que ser patroneados por los que navegan en el cabotaje. ¿Es que los marineros de los pesqueros de altura en pareja o trowler no adquieren la suficiente práctica y pericia que necesita todo navegante? Yo al menos aseguro que sí y que estos son unos verdaderos lobos de mar, y que una vez poseídos de los conocimientos náuticos antes expuestos, serían unos patrones sin igual, toda vez que en estos buques luchan con toda clase de tormentas, entran con frecuencia en puertos y ra-

das con toda clase de temporales, rastrean muchas veces con la costa a la vista y, por tanto, son grandes conocedores de la misma.

Creo que el actual Reglamento puede subsistir para los que aspiren a Patrones de Cabotaje, que navegan en los mismos, y que por ser de justicia y a la vez de provecho, debe a la mayor brevedad posible crearse el Reglamento especial antes referido, exigiendo a los aspirantes, como mínimo, cinco años de navegación en esta clase de buques, los que una vez poseídos de los conocimientos náuticos referidos pudieran ser admitidos a examen, cuando menos, de un trozo de costa de una Región de pesca del punto de su base, sin exigirles los diez recorridos y las tres entradas mencionadas.

No habrá lugar a duda que los que adquieran, mediante el riguroso examen mencionado, estos títulos, cuando se vean obligados a entrar en un puerto, en el cual no hubiesen estado, lo efectuarían con gran facilidad, toda vez que nuestras cartas para los efectos de la

navegación costera, están perfectamente bien, constando en ellas toda clase de peligros.

En cuanto a las escuelas de pesca, es evidente que carecemos en absoluto de ellas, debiendo crearse lo más pronto posible cuantas sean necesarias. Mas a pesar de que éstas no existen, no por este hecho el que aspire a Patrón dejará de serlo. Hay en nuestro litoral capitanes de la Marina mercante de prácticos de puerto, Autoridades marítimas y algún otro náutico que no navegan, con sobrados conocimientos y que nunca han negado dar estas clases a quienes de ellos lo solicitan.

Tengo la seguridad de que si a los marineros que navegan en los pesqueros referidos se les admitiere a examen, exigiéndoles el programa antes mencionado, estudiarían muchos de ellos con gran interés y solicitarían ser examinados; pero sino, seguirán diciendo: ¿para qué romperse la cabeza si al fin no puedo ser Patrón?

MANUEL J. CAGIAO.

Palamós, octubre de 1935.



LA CONSTRUCTORA GUIPUZCOANA S. A.

Pasajes de San Pedro

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE
BUQUES, MAQUINAS Y CALDERAS

PROYECTOS Y PRESUPUESTOS
GRATUITOS

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 MARCHAS

SUMINISTROS INDUSTRIALES

DELEGACIONES

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



SECCIÓN DE PESCA



LA COSTERA DE INVIERNO COMENZÓ POCO FAVORABLE :-:

Mal comienzo ha tenido este año la costera de invierno, que oficialmente, puede decirse, da principio el primero de octubre. Nada más iniciada, hicieron acto de presencia los temporales, impidiendo la salida de los pesqueros durante dos días y haciendo que trabajasen con dificultad algunos más; después, las caladas no han compensado esta pérdida de tiempo, sino que durante toda la quincena las «mareas» han sido de poca pesca.

Como en fechas anteriores, la pescadilla sigue siendo la base de capturas para las embarcaciones que arrastran en las playas de este

litoral; esta especie y algunas cajas de «gallos» fué la única defensa de los pescadores. También hubo merluza, pero en menos cantidad de la que en anteriores quincenas pescaban los «bous». En cuanto a la pesca menor, fué escasa por el estado del tiempo que no permitió pescar bastantes días y además por lo poco que se capturó los que se salió a la mar.

Apenas si quedan barcos dedicados al bonito, del que se pesca poco y cada vez de tamaño más pequeño. Casi todas las parejas trabajan en estas playas, sin decidirse a ir a otros caladeros, pues algunos que lo hicieron, trasladándose a la Estaca, regresaron con «mareas» sin importancia.

Los precios, buenos todos los días.

Promedio de precios en las ventas de pescado en la Rula de Gijón, desde el 25 de Setiembre al 10 de Octubre de 1935

CLASE DE PESCA	26	27	28	30	1	2	3	4	5	7	8	9	10
Merluza.....	3,79	3,79	4,—	3,59	3,49	3,80	3,84	>	3,39	3,34	3,50	3,09	4,—
Pescadilla....	1,29	1,45	1,32	1,27	1,33	1,31	1,80	>	1,42	1,22	1,28	1,30	1,20
Besugo.....	1,70	1,29	1,44	0,89	1,29	1,—	>	>	1,54	1,05	1,10	1,22	1,40
Gallos.....	1,15	1,36	1,20	1,47	1,34	1,16	1,91	>	1,41	1,23	1,11	1,21	1,16
Congrio.....	2,—	2,—	1,35	2,19	2,20	2,20	2,—	>	1,82	1,79	1,80	1,76	2,19
Barbadas.....	1,—	1,—	0,95	0,75	1,—	0,77	>	>	0,94	0,85	0,76	1,11	1,—
Matute.....	0,50	0,46	0,50	0,50	0,41	0,50	0,65	>	0,52	0,44	0,50	0,47	0,50
Pelao.....	0,59	0,44	0,50	0,50	0,43	0,49	0,57	>	0,47	0,45	0,50	0,47	0,50
Bonito.....	0,85	0,93	1,16	0,97	0,94	0,92	>	1,20	>	0,80	0,80	0,69	0,57
Sardinas.....	0,59	0,63	0,55	0,62	0,70	0,59	>	>	0,90	0,58	0,66	0,66	>
Congria.....	1,53	>	1,37	1,40	>	1,46	>	>	>	>	1,08	>	1,50
Mero.....	>	1,84	1,58	1,73	>	2,10	>	>	>	>	>	1,97	2,15
Potas.....	>	1,—	>	>	0,80	0,50	>	>	0,75	0,80	0,79	0,86	0,60
Almejas.....	>	0,77	>	>	>	>	>	0,52	1,—	>	1,17	1,14	1,02
Abadejo.....	>	>	1,38	1,15	>	>	>	>	>	1,33	>	>	>
Rubiel.....	>	>	1,79	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
Gallapotas...	>	>	>	0,79	>	>	>	>	>	>	>	>	>
Reyes.....	>	>	>	0,84	>	0,60	>	>	1,43	1,—	0,80	1,12	1,30
Panchos.....	>	>	>	>	>	0,70	>	>	>	0,77	0,47	0,78	1,—
Calamares....	>	>	>	>	>	2,59	>	>	2,59	2,20	2,22	2,33	2,19

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

MUSEL

Movimiento habido en los turnos para la carga de carbón por

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====				
18 Sebpre.	1 Octubre.	Ciaño	7.500	Barcelona.
23 id.	9 id.	Ntra. Sra. del Carmen	5.500	Id.
30 id.	cargando	Maruja y Aurora	6.500	Id.
9 Octubre.	esperando	Sud núm. 5	2.300	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
17 Sebpre.	28 Sebpre.	Elanchove	7.000	Barcelona.
27 id.	2 Octubre.	Sebastián Martín	1.700	Cádiz.
27 id.	5 id.	Alfonso Senra	1.000	Barcelona.
30 id.	9 id.	Jesús Antonio	1.500	Málaga.
1 Octubre.	cargando	Norte	5.000	Barcelona.
7 id.	esperando	V. Ruiz Senén	5.750	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
23 Sebpre.	27 Sebpre.	Sotón	1.900	Pasajes.
26 id.	1 Octubre.	Sama	1.000	Bilbao.
26 id.	5 id.	Llodio	900	Bilbao.
26 id.	8 id.	Erandio	2.700	Cartagena.
30 id.	cargando	Udondo	6.800	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
26 Sebpre.	27 Sebpre.	Alejandro	400	Bilbao.
28 id.	5 Octubre.	Mari Begoña	440	Id.
30 id.	5 id.	Juan Artaza	560	Pasajes.
2 Octubre.	9 id.	M. Santiuste	480	Santander.
7 id.	10 id.	José María	500	San Sebastián.
7 id.	cargando	Hernani	420	San Sebastián.
9 id.	esperando	Alejandro	400	Pasajes.
10 id.	esperando	Suevia	400	Vigo.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
23 Sebpre.	25 Sebpre.	Hernani	420	San Sebastián.
27 id.	28 id.	Mina Coto	350	Coruña.
2 Octubre.	5 Octubre.	Mina Carrio	3.800	Valencia.
7 id.	8 id.	Sama	1.000	Bilbao.
8 id.	9 id.	C. de Zubiría	4.600	Valencia.
10 id.	cargando	Mina Sorriego	160	Santander.

GIJON

Los puertos desde el 25 de Setiembre al 10 de Octubre de 1935

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
21 Sepbre.	25 Sepbre.	Josefa	300	Coruña.
24 id.	26 id.	Lolina	420	Zumaya.
24 id.	25 id.	Espiñeira	20	Foz.
25 id.	28 id.	Iciar	620	Santander.
27 id.	5 Octubre.	Ruda	500	Vigo.
27 id.	1 id.	A. Senra	1.300	Barcelona.
27 id.	30 Sepbre.	Astillero	500	Santander.
27 id.	30 id.	Lalín	150	Id.
28 id.	7 Octubre.	M. Benluire	155	Coruña.
28 id.	3 id.	San Martín	400	Cádiz.
30 id.	2 id.	Julián	100	Coruña.
30 id.	5 id.	Josefa Mary	230	Marín.
30 id.	cargando	Numa	4.300	Barcelona.
30 id.	5 Octubre.	Artiba Mendi.	3.500	Sagunto.
3 Octubre.	9 id.	María Amalia.	900	Mazarrón.
7 id.	9 id.	M. y Aurora	1.300	Barcelona.
9 id.	cargando	Sac 5.	1.300	Tarragona.
10 id.	esperando	Magdalena	240	Santander.
10 id.	»	Mari Begoña	440	Bilbao.
===== GIJON - DARSENA. — F. C. DE LANGREO =====				
19 Sepbre.	26 Sepbre.	Antonieta.	120	Ondarroa.
21 id.	30 id.	Galicia	320	Vigo.
23 id.	28 id.	Gaviota	300	Bilbao.
25 id.	30 id.	Zubieta	170	Lequeitio.
25 id.	2 Octubre.	Vito	190	San Sebastián.
25 id.	1 id.	Landro	140	Vivero.
25 id.	2 id.	Julián	10	Coruña.
25 id.	4 id.	L. Vives	160	Bilbao.
27 id.	7 id.	Edurne	200	Bermeo.
30 id.	7 id.	Ana	280	Pasajes.
30 id.	9 id.	Lekeitiarra	220	San Sebastián.
2 Octubre.	10 id.	J. G. Trevilla.	230	Santander.
7 id.	cargando	Victor	115	Lequeito.
7 id.	esperando	Amelia	150	Coruña.
8 id.	»	Airoso	130	Bilbao.
9 id.	»	Aller	220	San Sebastián.
10 id.	»	Galicia	320	Coruña.
10 id.	»	Cartes	150	Bilbao.

A V I L E S

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

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Setiembre.				
18 Sepbre.	21 Sepbre.	Margarita	324	Vigo.
18 id.	21 id.	María Santiuste	398	Pasajes.
21 id.	23 id.	Arnao	128	Requejada.
23 id.	24 id.	Recalde	114	Cillero.
21 id.	24 id.	Asturias	2	Luarca.
25 id.	25 id.	Lekeitiarra	3	Ribadeo
23 id.	26 id.	Marqués de Chavarri.	4.626	Valencia.
12 id.	26 id.	Adela López	4	Tapia.
26 id.	27 id.	Arnao	144	Requejada.
27 id.	27 id.	Amelia	4	Foz.
28 Agosto	28 id.	Inocencio Figaredo	4.719	Valencia-Alicante.
25 Sepbre.	28 id.	Zurriola	2.600	Ceuta.
20 id.	28 id.	Luis Adaro	3.290	Sevilla.
27 id.	28 id.	Caruso	1.339	Bilbao.
26 id.	28 id.	Margarita	313	Vigo.
22 id.	28 id.	Belarmina	132	Marín.
30 id.	30 id.	Nemrod	80	Id.
TOTAL...			18.220	
1.^a decena de Octubre.				
20 Sepbre.	1 Oebre.	Antonio Satrústegui	4.673	Barcelona.
1 Oebre.	1 id.	Arnao	6	Requejada.
26 Sepbre.	2 id.	Santiago López	3.952	Barcelona.
30 id.	2 id.	Gijón	16	Vegadeo.
2 Oebre.	3 id.	El Gaitero	9	Santander.
3 id.	4 id.	Amador	246	Coruña.
1 id.	4 id.	Recalde	8	Navia.
28 Sepbre.	5 id.	Ineschu	186	San Sebastián.
26 id.	5 id.	Asturias	2	Luarca.
1 Oebre.	7 id.	Lolina	420	Vigo.
7 id.	8 id.	Caruso	1.341	Santander.
8 id.	8 id.	Brens.	5	Vigo
6 id.	8 id.	Arnao	7	Bilbao.
7 id.	9 id.	Nuria R	3.393	P. Mallorca.
8 id.	9 id.	Mariavi	357	Pasajes.
9 id.	10 id.	Margarita	322	Vigo.
9 id.	10 id.	Monte Faro	134	Betanzos.
7 id.	10 id.	Inogedo	39	Requejada.
TOTAL...			15.116	

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

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

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Setiembre				
20 Sepbre.	21 Sepbre.	Ana	299	Pasajes.
18 íd.	21 íd.	Jaime Girona	3.126	Bilbao.
22 íd.	23 íd.	Cementos Rezola 2	683	San Sebastián.
21 íd.	24 íd.	M. de Urquijo	1.909	Bilbao.
24 íd.	24 íd.	Mari Begoña	431	Id.
21 íd.	24 íd.	F. y Dolores	192	Pasajes.
21 íd.	24 íd.	Juan Artaza	579	Id.
22 íd.	24 íd.	El Gaitero	79	San Sebastián.
24 íd.	25 íd.	Ana	298	Pasajes.
23 íd.	25 íd.	Juanes	192	San Sebastián.
24 íd.	25 íd.	Aurora	1.030	Bilbao.
22 íd.	26 íd.	Alfonso Senra	2.507	Barcelona.
24 íd.	26 íd.	Manuel	243	Coruña.
23 íd.	27 íd.	Erandio	1.627	Cartagena.
27 íd.	28 íd.	Concepción Hevia.	215	San Sebastián.
25 íd.	29 íd.	F. R. San Pedro	3.544	Bilbao.
27 íd.	29 íd.	El Caudal	1.026	Pasajes.
27 íd.	29 íd.	Pepín.	542	Id.
26 íd.	29 íd.	Iturri Ripa	381	Id.
27 íd.	29 íd.	Aller.	207	Id.
TOTAL...			20.110	
1.^a decena do Octubre.				
23 Sepbre.	2 Otbre.	G. Schulz.	3.641	Cartagena.
27 íd.	2 íd.	San Ireneo	563	Adra.
29 íd.	2 íd.	Zuloaga	200	Coruña.
26 íd.	6 íd.	Briquetas Zorroza	2.454	Bilbao.
27 íd.	6 íd.	Aurora	1.016	Id.
26 íd.	7 íd.	Jaime Girona.	3.326	Id.
6 Otbre.	7 íd.	Pepín	550	Id.
7 íd.	8 íd.	El Caudal	1.075	Almería.
9 íd.	9 íd.	Asunción.	243	Bilbao.
TOTAL...			13.068	

EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

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

		3. ^a DECENA	1. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.....	Turno 1. ^o	9.293,01	7.624,35
	Id. 2. ^o	6.189,79	5.731,24
	Id. 3. ^o	5.383,52	4.962,26
	Id. 4. ^o	1.309,21	1.856,58
	Grúas chicas.....	417,68	509,17
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.....	Cargaderos.....	10.540,44	21.636,62
	Grúas chicas.....	1.166,61	2.131,59
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C.....	Cargaderos.....	2.614,51	2.186,53
	Muelles.....	522,00	418,00
Totales en las dos decenas.....		37.436,77	47.056,34
AVILÉS.....		18.220,00	15.116,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA.....		20.110,00	13.088,00

CEMENTOS FRADERA, S.A.

PORTLAND ARTIFICIAL LANDFORT



LANDFORT
VALLCARCA

DESPACHO:
RONDA DE LA UNIVERSIDAD, 31
BARCELONA

Teléfono n.º 13067

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: "LANDFORT"



INFORMACIONES VARIAS



EL DIRECTOR DE NAVEGACIÓN

Acaba de ser nombrado Director general de Navegación y Pesca Marítima el distinguido ingeniero naval D. Nicolás Franco, que desempeñaba con alta competencia el cargo de Director de los importantes astilleros de Valencia «La Constructora Naval de Levante».

La designación para puesto tan delicado, de persona de la competencia e indiscutibles talentos del Sr. Franco, ha sido muy bien acogida, ya que ha de aportar al cargo toda su experiencia en la misión que se le confía.

Por ello creemos que su labor ha de resultar en extremo beneficiosa para la navegación nacional, tan necesitada siempre, y sobre todo en estos momentos de una delicada atención.

Felicitemos al Sr. Franco por su nombramiento y también pueden estar de enhorabuena los elementos navieros con tal designación.

ALZA DE VALORES

NAVIEROS :: ::

Como consecuencia de la ley de Comunicaciones Marítimas, que se discute actualmente en Cortes, y de la guerra italo-abisinia, han sufrido algún alza los valores navieros que se cotizan en Bolsa, aunque tal alza se ve aún insegura, pues

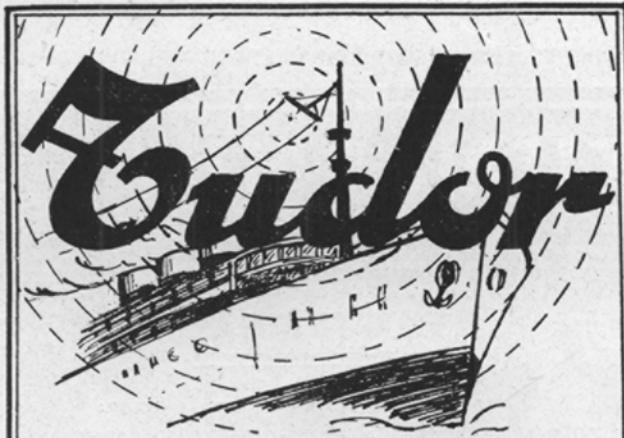
son grandes las oscilaciones que sufre, consecuencia sin duda de la desorientación reinante en las dos cuestiones indicadas.

Como referencia ha de significarse que en la semana pasada, las Sotas, de 500 subieron a 550 para bajar a 540. Las Vascongadas dieron un salto de 210 a 285 cerrando a 260. Las Nerviones, suben de día en día avanzando de 480 a 520. Las Bachis, de 325 se elevaron a 500 pesetas. Y así casi todas las navieras, aunque a la hora del cierre se ofrece papel y por bajo del precio último.

LA FLOTA MERCANTE POLACA

Polonia contaba a principios de julio pasado, con una flota mercante compuesta de

90 unidades con un desplazamiento bruto de 84.140 toneladas, de los cuales 49 eran vapores, con 63.290 toneladas y 33 embarcaciones de motor, con 19.842 toneladas. Comparados estos datos con los del año anterior, hay un aumento de 18.000 tons., que en un porvenir próximo será aumentado en 14.400 toneladas, puesto que se espera que no tardando pueda prestar servicio el «Batory» buque botado recientemente en los astilleros de Monfalcone, el cual desplaza el tonelaje antes indicado.



BATERIAS ESPECIALES PARA TELEGRAFIA Y TELEFONIA EN LOS BARCOS, ASI COMO PARA SEÑALES MARITIMAS

FABRICAS EN ZARAGOZA Y MADRID

SECCION TRANSPORTABLES: ALMAGRO, 16 Y 18
OFICINA CENTRAL: VICTORIA, 2

MADRID

DELEGACION EN BILBAO
BERTENDONA, 4-TELEFONO 11621

LA REGLAMENTACIÓN DEL
TRABAJO A BORDO :—:

La «Gaceta» del día 10 del corriente publica una disposición poniendo en vigor las nuevas bases de la reglamentación del trabajo a bordo de los buques mercantes.

Sin embargo, y después de dicha publicación, la Superioridad ha cursado un telegrama a las Delegaciones Marítimas dando orden para que estas nuevas bases no se apliquen hasta el día 10 de noviembre.

Por la falta de espacio en el presente número, nos vemos obligados a aplazar todo comentario acerca de tales bases.

EL TRÁFICO MARÍTIMO ENTRE
POLONIA Y ESPAÑA :: :::

El desarrollo favorable de las relaciones comerciales entre España y Polonia ha tenido

por consecuencia el aumento de tráfico marítimo entre ambos países. Según recientes noticias, acaba de establecerse una nueva línea de buques entre el puerto de Sdynia y Dantzig y los de Estremo Oriente, la cual hará escala en puertos españoles. Este servicio contribuirá, sin duda alguna, a facilitar los intercambios comerciales entre Polonia y España.

LOS PELIGROS DEL CANAL DE SUEZ

Es un signo de los tiempos que los directores de las compañías navieras «Prince and Silver Lines», hayan dispuesto que sus buques para el Extremo Oriente, sigan desde ahora, la ruta Cabo de Buena Esperanza, bordeando toda la costa Africana, en lugar de la vía abreviada y acostumbrada del Canal de Suez.

La medida obedece a los temores de una guerra que tuviera por escenario las costas próximas al Canal; los cargadores pagan la prima adicional que el exceso representa.

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 :-: MALLETA ALAMBRADA
RETENIDAS :-: ARRIZANES :-: CORDELERIA DE TODAS CLASES
HILOS PARA REDES :-: HILOS PARA FLOTADORES



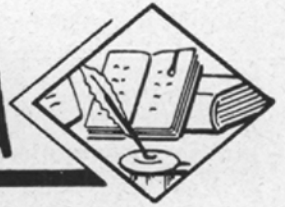
Fabricación mecánica con el más moderno utillaje. — Selección de las fibras apropiadas a cada manufactura para su mayor perfección y rendimiento. El consumo nacional aprecia desde muchos años la calidad de nuestros productos como garantía de su resultado.



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.



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HU- MANA EN EL MAR :: :: :: ::

La Embajada de la Gran Bretaña en esta capital ha participado a este Ministerio que el 12 de julio próximo pasado fué formulada la adhesión del Gobierno de Estonia al Convenio mencionado, la que, de conformidad con su artículo 64, surtirá efecto a partir del día 12 del corriente mes de octubre.

Lo que se hace público para conocimiento general con referencia a la «Gaceta» de Madrid del día 20 de julio de 1932, que insertó el texto del citado Convenio, y a las demás publicaciones hechas en el mismo periódico oficial en sus números correspondientes al 11 y 22 de diciembre de 1932; 2 de marzo, 3 de mayo y 31 de octubre de 1933; 23 de marzo, 13 de agosto, 3 de noviembre y 31 de diciembre de 1934; 31 de mayo y 1.º agosto del corriente año.

ANUNCIANDO UNA VACANTE DE PRÁCTICO EN EL PUERTO DE AVILÉS :: :: :: ::

Vacante una plaza de Práctico de número de este puerto, de Orden de la Superioridad se convoca a oposiciones para proveerla.

Los ejercicios de oposición, que serán públicos, se celebrarán en esta Subdelegación marítima al siguiente día, no festivo, después de transcurrir el plazo de un mes desde la publicación de este anuncio en el Boletín Oficial de esta provincia, principiando los exámenes a las quince horas.

Pueden solicitar tomar parte en los mismos los Capitanes, Pilotos y Patrones, cuya edad se halle comprendida entre los veinticinco y cincuenta años, debiendo acompañar a la instancia los documentos siguientes:

a) Título profesional o testimonio notarial del mismo.

b) Certificación de nacimiento legalizada.

c) Certificación acreditativa de la situación militar.

d) Cédula personal.

e) Certificación del Alcalde, acreditando la conducta.

f) Certificado del Registro Central de penados y rebeldes.

g) Certificado acreditativo de hallarse en pleno uso de los derechos civiles.

h) Cuantos documentos crean conveniente aportar los aspirantes para acreditar años de servicio o méritos contraídos en la carrera.

Las materias sobre que versarán los exámenes serán las señaladas en el artículo 135 del Re-



PINTURAS SUBMARINAS

Muñuzuri, Lefranc, Ripolin. S.A.

APARTADO 49 BILBAO

glamento para ejecución de la ley de Comunicaciones marítimas.

Las solicitudes deben presentarse dentro del término de un mes, a partir de la publicación de esta convocatoria en el Boletín Oficial de la provincia y serán dirigidas al Subdelegado marítimo de Avilés, y en ellas se hará constar por los candidatos, que se obligan a respetar y cumplir cuantas cláusulas o conve-

nios haya establecidos en relación con el Montepío local de Prácticos. Acompañarán también a las mismas los derechos de examen fijados en la Orden ministerial 11 de mayo 1928.

Los candidatos habrán de presentarse a examen el día señalado, así como un día antes, a igual hora, para someterse a reconocimiento de aptitud física que señala la Orden ministerial de 3 de junio de 1934.

Baquera, Kusche & Martín, S. A.

(Casa fundada en 1847)

Consignatarios de Buques - Agentes de Aduanas y Transitarios

Casa central en Málaga - Sueursales en:

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

Dirección { telegráfica } BAKUMAR
 { telefónica }



FEDERICO G. FIERRO
ARMADOR Y CONSIGNATARIO
Comisionista y Agente de Aduanas
Banquero

Carbones - Seguros - Fletamentos
Cementos-Agua potable para buques

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

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

TELÉFONO núm. 20

Dirección Telegráfica y Telefónica: FIERROS
SAN ESTEBAN DE PRAVIA

TALLERES DEL ASTILLERO
SOCIEDAD ANÓNIMA
ASTILLERO (Santander)

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

DIQUE SECO

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE BUQUES
CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES DE MÁQUINAS, CALDERAS, ETC.

MAQUINARIA Y MATERIAL PARA OBRAS PÚBLICAS Y PUERTOS

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: TALLERES
DIRECCIÓN POSTAL: APARTADO N.º 10

ASTILLERO (SANTANDER)
TELÉFONO NÚM. 20

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 Ríos, 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”

Viuda de Manuel G. Morán

EFFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

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

Aceites para la Marina MOBIL OILS

Empaquetaduras y juntas BELDAM

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

San Juan de Nieva (Avilés)

Telegramas } MORÁN-AVILÉS
Telefonemas }

Fábrica de Pinturas PULCHRA

Teléfono 3.800-SANTANDER

PATENTES «MATEOLA» - ESMALTES

PINTURAS - BARNICES - SECANTES

COLORES - ACEITES

AGUARRAS - BROCHERÍA

Venta exclusiva:

E. Pérez del Molino, S. A. -SANTANDER

GRANDES TALLERES MECÁNICOS

GARCIA Y CANGA (LTDA.)

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

GIJÓN

CONSTRUCCIONES METÁLICAS

Se hacen toda clase de reparaciones de buques.

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

Construcción y reparación de toda clase de Máquinas y Calderas

FUNDICIÓN de METALES

GUARDACABOS de TODAS las MEDIDAS

CALADEROS DE PESCA

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

Planos especiales nuevos para el bonito a 35 pesetas

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

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

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

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

Es el recurso supremo en estas circunstancias.

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

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

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

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

Capitán MIGUEL MORALES ALMIÑANA,

Lista de Correos, CADIZ

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

BALTASAR PALACIOS

CAPATAZ DE BUQUES

Contratista de cargas y descargas y estibas de carbón, calabrotos y proices de

alquiler

CAPATAZ CONCESIONARIO DE LAS COMPAÑÍAS:

TRASMEDITERRANEA

TRANSATLANTICA FRANCESA

Almacenes y oficinas en edificio propio

Teléfono 3243 — Musel (Gijón)

LA UNIÓN y EL FÉNIX ESPAÑOL



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

REPRESENTANTES EN GIJÓN (ASTURIAS):

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

DOMINGO MUMBRÚ

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS

BARCELONA

Telegramas } DOBRÚ
Telefonemas }

VIA LAYETANA, n.º 12 - 1.º

Teléfono núm. 13327

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

Gumersindo Junquera

GIJÓN - MUSEL

Armador - Consignatario de Buques
Carbones - Fletamentos



V A P O R E S

LUIS ADARO 3.400 Tons.

GUMERSINDO JUNQUERA 5.800 »

MARUJA Y AURORA... 6.850 »

TELEFONO 17-00 - APARTADO 176

Telegramas: JUNSECA-GIJÓN

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

ANGEL ALVAREZ, S. en C. - Avilés

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

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 }
Teléfonos } Oficinas: AVILÉS 72
 } Id. San Juan de Nieva 3
 } Particular. 99

VAPORES:
Caruso... 1.350 Tons. | Aide 350 Tons
Lucina ... 400 | Margarite, 270 ;
 | Africana.. 150 ;

ELECTRO-SOLDADORA ASTURIANA

Director: D. PEDRO SABANDO

SOLDADURA ELÉCTRICA

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

Tren flotante :- Lancha «Electra»

Tren terrestre transportable

Oficinas: Covadonga, 24, bajo TELÉFONO 1743

Dirección telegráfica: JAENICKE

G I J Ó N

S. A. ESPAÑOLA DE GUBRIFICANTES

ACEITES, GRASAS Y EFECTOS NAVALES IMPORTACIÓN DIRECTA

DEPÓSITO PARA ASTURIAS

Vda. de DIEGO MURILLO

Pedro Duro, 2 y Muelle de Fomento G I J Ó N Teléfono 32-14

NICANOR NOVAL HEVIA

G I J Ó N

MADERAS PARA MINAS
SIERRAS MECÁNICAS
Y CARBONES

Armador del vapor C. HEVIA
220 tons.

SANZ CRESPO, 25 Y 27
Teléfono 11-37

TALLERES DE G. RIERA

G I J Ó N

(Próximos al puerto del Musel)

Teléfono 34-44

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

COMPañIA EUSKALDUNA

DE CONSTRUCCION Y REPARACION DE BUQUES

BILBAO

ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE CONSTRUCCIONES NAVALES

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

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

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

Fabricación de tornillos, tuercas y remaches.

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

Dirección postal, Apartado 13 - Bilbao

Dirección telegráfica, Euskalduna - Bilbao

GASCUE Y CRUZ

San Sebastián y Pasajes

Consignatarios

Carbones

Fletamentos

AGENTES COMERCIALES

DE LA

Sdad. Metalúrgica Duro-Felguera

Dirección Telegráfica y Telefónica:

GASCUECRUZ

Teléfono. . . 10.435.— San Sebastián

» . . . 5.149.— Pasajes

Jesús García Castillo

Armador y Consig-
natarlo de buques



Fletamentos



Agente de la Compañía
Naviera

SOTA y AZNAR

Telegráficas: JESUSGARCIA

Teléfono 2484

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

De venta en
Droguerías,
Ferreterías
y
Efectos Navales



Viuda de Antonio López de Haro

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

Agente de:

Cia. 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^o 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^o Ltd. de Liverpool. (Seguros marítimos)

GIJÓN

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-1.º

Apartado 71 - Teléfono 18-00

C.^{ia} Española de Pinturas "INTERNATIONAL" S. A.

Fábrica en

LUCHANA-ERANDIO

(Bilbao)

MARCA REGISTRADA



HOLZAPFEL

Unicos agentes y fabricantes

en España de las afamadas

Pinturas "HOLZAPFEL"

LAS MEJORES DEL MUNDO Y LAS DE MAYOR CONSUMO MUNDIAL

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

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

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

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

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

«FUNNEL PAINT».—Pintura ignífuga para chimeneas.

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

«DANBOLINA». «LAGOLINE». Esmalte «SUNLIGHT».

«UNION JACK». «ESMALTES PARA JUGUETES».

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

«BEDSTEAD PAINT» (pintura para camas).

«FURNITURE VARNISH».

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

«MOTOR PAINT». Pinturas decorativas «LAGOMAT».

Pintura al agua «ODICO» (preciosos colores permanentes).

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

«INTERPAST» A. y B.

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

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

Oficinas:

Ibáñez de Bilbao, 8

BILBAO

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

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