



AÑO VI

GIJÓN 1.º DE NOVIEMBRE DE 1935

NÚM. 120

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

EFECTOS NAVALES Y LUBRICANTES MONASTERIO (S. A.)

ALMACENISTAS DE EFECTOS NAVALES

IMPORTADORES DE ACEITES
Y GRASAS LUBRIFICANTES

Lubrificantes MONASTERIO Marca (Registrada)

Telegramas y Telefonemas: MONASTERIO
TELÉFONO 27-00 + APARTADO N.º 60

Marqués de San Esteban, n.º 22

GIJÓN

APARTADO 90
TELÉFONO 24-00

A. PAQUET

TELEG } PAQUET
TELEF } PAQUET

CONSIGNATARIO

MUELLE, 2-4-6 - GIJÓN

AGENTE DE ADUANAS

Compañía Trasmediterránea

C.º G.º Transatlantique

PENÍNSULA - AFRICA - CANARIAS

CUBA - MEJICO - ESTADOS UNIDOS

AGENCIA CONSULAR DE FRANCIA

“SHELL”

“FINTKOTE”

LUBRIFICANTES Y ASFALTOS

|| ANTICORROSIVO - IMPERMEABILIZANTE - AISLANTE

EMULSIONES “COMPAS” ASFÁLTICAS

“Fundición Guillermo”

Funde piezas hasta 1.500 kilos de peso en hierro y bronce

Garantiza piezas exentas de poros

TELÉFONO 1831

Taller:

Marqués de San Esteban

GIJÓN

APARTADO 220

Vías de Fomento

Leche en polvo

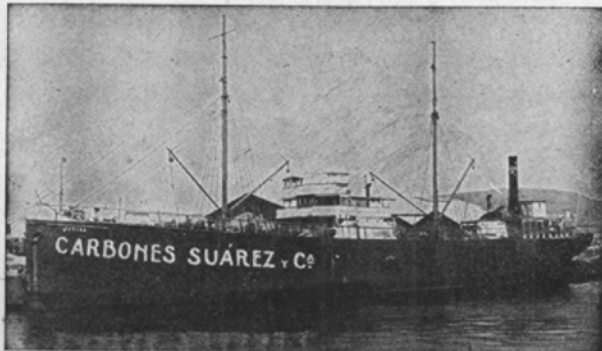
“SAM”

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

travesías marítimas

Fábrica en Renedo (Santander)

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



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

Depósitos flotantes y terrestre de Carbón y Gas-Oil

Importación y venta de Sal

CASA CENTRAL: VIGO - Teléfono 1466

SUCURSALES en MARIN, VILLAGARCIA y SANTIAGO

Tele ^{gramas} _{fonemas} } SUARECES

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

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

Especialidad en Buques pesqueros

SENABRE

CORDELERÍA Y REDES
VAPORES PESQUEROS

VILLAJYOSA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

CADIZ: Plocia, 13.

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

VILLAJYOSA (Casa Central).

TELÉFONOS:

N.º 2734

N.º 2724

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

TARIFA DE ANUNCIOS POR INSERCIÓN

Cubierta exterior ..	{	Plana completa. 60 ptas.	}
		Media plana.... 35 id.	
		Cuarto plana... 20 id.	
Cubierta interior...	{	Plana completa. 50 ptas.	}
		Media plana.... 30 id.	
		Cuarto plana... 15 id.	
Demás hojas.....	{	Plana completa. 40 ptas.	}
		Media plana.... 22 id.	
		Cuarto plana... 12 id.	

1/8 de plana.... 150 ptas. al año (sin descuento)

Descuentos. { Contratos por un semestre . 10 %
 { Contratos por un año 25 %

Los anuncios en texto no tienen descuento.

Suscripción por un año a la Revista... 25 ptas.

Id. por un semestre..... 13 id.

Los anunciantes recibirán la Revista gratis.

FILATURAS VALENCIANAS REDÓN, S. A.

Fábrica en Paterna - Telf. 22

Valencia, Ruiz de Lihory, 7 - Telf. 15453

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



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



"EL ÁNCORA"

EFECTOS NAVALES

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

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

Hijos de CASIMIRO VELASCO

Telegramas y Telefonemas: **CASIMIRO**

Apartado núm. 67

GIJÓN

Teléfono 32-00

AGENTES DE LAS LÍNEAS DE NAVEGACIÓN:

NORDDEUTSCHER LLOYD

LLOYD ROYAL BELGE

DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT «NEPTUN»

Wm. H. MULLER & C.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"

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 "ATLANTA"

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			

AGENCIA MARITIMA GONZALEZ-ALEGRE HERMANOS

VIGO
&
VILLAGARCIA

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

SEGUROS MARITIMOS - FLETAMENTOS - COMISARIA DE AVERIAS
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 RUIZVELASCO { OVIEDO APARTADOS { OVIEDO 123 CODES { A. B. C. 5.ª EDICIÓN
 { GIJÓN 1905 TELEFONEMAS } GIJÓN } GIJÓN 201 } 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 NOVIEMBRE DE 1935

NÚM. 120

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

ANIVERSARIO DE ESTA REVISTA

ENTRAMOS EN EL QUINTO AÑO

Con este número entramos en el quinto año de la publicación de esta Revista, nacida al calor de entusiasmos juveniles y pensando sólo en la prosperidad de las industrias hulle-
ra, navegación y pesca de nuestro país, postu-
lados que hemos defendido y seguiremos de-
fendiendo, con más calor si cabe, en los años
que dure ASTURIAS MARÍTIMA, que por las tra-
zas van a ser muchos, con la fe del iluminado
y el desinterés de las luchas romántica.

El objetivo que nos impusimos al dar vida
a esta Revista fué el de llenar un vacío que
se dejaba sentir en nuestra provincia por lo
que se refiere a defensa de los intereses marí-
timos e industriales, desatendidos en la labor
periodística, por lo menos en la forma que
merecen ser defendidos y que nosotros desde
entonces hemos tratado, acuciando también a
la prensa diaria para que nos secundase en al-
gunas ocasiones en tan importante labor.

Por nuestra constancia y esfuerzo en la de-

fensa de dichos intereses hemos recibido no
pocas felicitaciones que nos sirven de aliento
en nuestra tarea, en la que, por otra parte, y
sin que los despreciemos, no necesitamos es-
tímulos ajenos, puesto que conocemos el esta-
do en que se encuentran aquellas fuentes de
riqueza que nos proponemos intensificar y po-
nemos gran empeño en el progreso de la ma-
rina e industria hullera nacional y en especial
de la asturiana, base de toda prosperidad en
esta región.

Actualmente la situación de la industria
hullera asturiana y la de la navegación son
francamente críticas, y por ello entendemos
que ahora más que nunca es cuando debe ha-
cerse toda la labor posible procurando que re-
surjan con nueva pujanza ambas ramas de la
industria.

Porque una y otra atraviesan tiempos ver-
daderamente difíciles de los que necesitan sa-
lir con el esfuerzo de todos: del Gobierno y

de los industriales. La industria hullera pasa por tan aguda crisis a causa de la falta de pedidos para la salida de sus carbones, cosa a la que puede ponerse remedio, ya que la producción nacional no cubre las necesidades del consumo. La industria naviera, que tiene su vida en las actividades de la anterior, sufre las consecuencias de la paralización del mercado hullero, que trae por secuela la falta de fletes, los tipos bajos y todo lo demás que origina la ruina de esta rama de la industria.

En cuanto a la industria pesquera, otra de las actividades íntimamente relacionada con las anteriores, tampoco atraviesa buenos tiempos, dada la restricción de consumo de los mercados del interior, lo que indudablemente tiene que tener un remedio. Contra todo esto hay que reaccionar por los medios que se pueda. España necesita más carbón del que se produce en Asturias, y su transporte daría vida a nuestros barcos. ¿Cómo? Eso es lo que hay que estudiar y poner en práctica y para ello ASTURIAS MARÍTIMA tiene tribuna abierta.

Nos hemos adjudicado antes el título de románticos y todo romántico tiene un ideal. El nuestro es el de la prosperidad de la industria básica de Asturias, que ya hemos dicho cuál es. Porque entendemos que esta región posee recursos inagotables y sólo necesita una ordenada regulación en orden a su in-

dustria para que se acreciente su economía, fomentando sus fuentes de riqueza.

ASTURIAS MARÍTIMA cumple el deber que se impuso de estimular a todos de que salgan de la indiferencia o de la rutina para caminar por senderos de progreso, haciendo que vuelvan pasadas épocas de fe en nosotros mismos e imponiéndonos cuantos sacrificios sean necesarios para la propulsión de nuestra industria.

Porque tenemos fe en nuestra labor, nos proponemos mejorar en todo lo posible esta publicación para que sirva mejor también los intereses que con tan altas miras defendemos, y ser un factor importante de progreso en la vida marítima e industrial de España y como secuela de Asturias.

También al llegar esta fecha y pensar algo en el camino recorrido, tenemos que señalar nuestro agradecimiento sincero a las personas que nos ayudan en esta obra que nos hemos impuesto, y a su generosidad y estímulo correspondemos imponiéndonos cada día un mayor esfuerzo, que así es como se llega a la meta.

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

ANUNCIESE EN «ASTURIAS MARÍTIMA» Y ASÍ TENDRÁ GRAN EFICACIA LA PROPAGANDA QUE REALICE

ANTONIO SUARDIAZ VALDÉS

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

Servicio de cabotaje entre puertos del Cantábrico

==== F L O T A ====

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



MERCADO DE FLETES



La demanda de buques de pequeño porte, en la segunda quincena de octubre, con destino a puertos del Cantábrico y Galicia, ha sido lo suficientemente activa para que todos los buques que acudieron a este mercado encontrasen colocación adecuada, sin dar lugar a disponibilidades de varios días en puerto, como ocurrió en algunas ocasiones de la anterior quincena. Bien es cierto, que si esto no sucedió, ha sido en gran parte debido a que en la temporada actual, no se rinden los viajes con tanta normalidad como en el verano, pues los buques sufren frecuentes detenciones y arribadas, que les retrasa en el cumplimiento de sus compromisos.

Para la colocación de tonelaje de alguna importancia, las dificultades continúan siendo las mismas de antes, puesto que la demanda de buques para puertos del Sur y Mediterráneo escasea en este mercado considerablemente, motivado esto a que los pedidos de carbones para aquellos destinos son por lo general de pequeñas partidas, y de ahí que casi exclusivamente se soliciten bodegas, en especial con destino a Barcelona.

Los tipos de flete se sostienen firmes en las cotizaciones anteriores con cierta tendencia al alza, principalmente cuando se trata de pequeños puertos, donde en invierno el peligro para los buques es mayor.

Las nuevas bases de reglamentación del trabajo a bordo de los buques que entran hoy en vigor, suponen un aumento de nómina en bastantes de los buques, donde habrán de embarcarse mayor número de paleros y engrasadores que el que hasta ahora se exigía. Esto y otros requisitos más que la nueva reglamentación impone, vienen a crear mayores dificultades en la explotación de los buques, en momentos en que la misma ya es muy difícil por el crítico estado del mercado marítimo y los bajos fletes que rigen.

En los mercados de retorno hay alguna animación para viajes de sal, pero exceptuando ésta, el resto se encuentra bastante paralizado, como ocurre con los minerales y con cementos. En la demanda para madera de minas también hay decaimiento, dada la situación de la industria hullera.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

Pasajes	— Vp.	320 ts.	Ptas. 14,—	Langreo
San Sebastián.	»	220 ts.	» 14,—	Id.
Id.	»	230 ts.	» 13,50	Id.
Zumaya	»	300 ts.	» 13,—	Id.
Deva	»	220 ts.	» 13,75	Fomento,
Bilbao	»	350 ts.	» 9,—	Langreo
Ferrol	»	150 ts.	» 10,75	Norte.
Santa E. de Riveira	»	130 ts.	» 14,—	Langreo
Vigo	»	500 ts.	» 13,75	Id.
Id.	»	200 ts.	» 14,50	Id.
Cádiz	»	1.000 ts.	» 14,—	Id.
Sevilla	»	1.100 ts.	» 15,—	Id.
Motril	»	2.200 ts.	» 14,—	Id.
Barcelona	»	4.200 ts.	» 14,—	Norte.

S. E. de PRAVIA a

Pasajes	— Vp.	300 ts.	Ptas. 11,—
Bilbao	»	3.500 ts.	» 7,—
Coruña	»	850 ts.	» 8,50
Id.	»	230 ts.	» 10,—

RETORNOS:

Cádiz-Villagarcía	— Vp.	550 ts. sal	Ptas. 18,—
Cádiz-Santander	»	600 ts. »	» 13,—
Oporto-Musel	»	280 ts. chapa	» 22,—
Oporto-Corcubión	»	520 ts. »	» 18,—
Bilbao-S. E. de Pravia	»	450 ts. mineral	» 5,—
Vegadeo-Avilés	»	300 ts. rollo, m ³	» 11,—
Villagarcía-Musel	»	500 ts. pinos	» 9,—

LAS COMUNICACIONES MARÍTIMAS

ALGUNAS CONSIDERACIONES

Uno de los más importantes aspectos de la vida española, lo tenemos en las comunicaciones marítimas, ya que el porvenir económico de una gran parte de la Nación tiene su base en el mar.

La discusión de esta Ley merece la máxima atención y por ello son necesarias algunas aclaraciones en el Congreso, para que no sea su aprobación una ficción para la vida marítima nacional que la espera con interés y ya que tantos aplazamientos sufrió la votación, de esta Ley, sea al ponerse en vigor una obra de verdadero provecho para el engrandecimiento patrio y no una miseria como se deduce por los escasos servicios que se sacan a concurso.

País el nuestro de inmejorable situación geográfica y rodeado de mar, debiera figurar a la cabeza de las potencias marítimas, lo que no es así.

Llega este proyecto a la Cámara en circunstancias propicias para redundar en beneficios amplísimos para nuestra Nación, y de que se vote con más o menos amplitud, depende el remedio del terrible paro obrero que en nuestras costas se acrecenta más cada día.

Las subvenciones a las Líneas Marítimas, es de creer, nadie las combata, pues, si tropezáramos con un solo español que sea enemigo del engrandecimiento de la marina española, sea civil, sea militar, habremos de pensar que nos encontramos ante un caso patológico.

Todos los países subvencionan a las Compañías que sirven Líneas, y en general con déficit, pues es natural que para eso se voten las subvenciones, ya que los servicios que encuentran remuneración suficiente, no precisan de subvención gubernativa, y por eso nos ha parecido siempre ridículo, cuando las comunicaciones marítimas se tratan, se diga que tal o cual Línea no es productiva y que debe suprimirse. Esto no es lógico, pues precisamente el buque correo, tiene por misión el abrir

mercados, a fin de que puedan más tarde intensificarse los tráficos con buques de carga.

Es muy triste que emprendan ruta en nuestros puertos los viajeros españoles, a bordo de buques extranjeros, cuando nosotros contamos con elementos navieros entusiastas y con marinos expertísimos, disponibilidades éstas de alta envergadura para poder establecer la competición con ventaja.

En el proyecto que se va a votar, existe también un asunto muy importante digno de resaltar en el proyecto, y que de ninguna forma debe dejarse de llevar a cabo con toda urgencia: ello es, el establecimiento del «crédito naval», para fomentar la construcción, reparación y mejora de las flotas.

No vamos a examinar punto por punto, por nuestra parte el proyecto, pues para ello necesitaríamos de largo tiempo, y queremos limitarnos a exponer algunas observaciones que dicho proyecto nos sugiere, solicitando del Gobierno sean tenidas en consideración, debiendo para ello tener en cuenta que la consecuencia ha de ser el aumentar la flota mercante nacional, y con ello España saldrá ganando mucho y además se conseguirá que el Hispano-Americanismo se propulse, ya que hemos de convenir que no hay acción diplomática de mayor valía, que el largar el ancla en puerto extranjero, a su bandera, un buque que dignamente la represente.

Queriendo pues, ser breves, diremos que la Ley de Comunicaciones Marítimas nos parece excelente en su totalidad, y desde luego felicitamos al Gobierno por haberse decidido a llevarla al Parlamento.

Así, pues, encontramos bien los servicios que se indican, pero con independencia de ellos, solicitamos se concursen las líneas que vamos a indicar por tener el convencimiento de que su implantación será para España un beneficio, por el desarrollo de su comercio y de sus relaciones espirituales con otros países.

LÍNEA AL CERCANO ORIENTE

Nos extraña grandemente no figure este servicio, y en consecuencia, opinamos debiera concursarse una línea de tráfico quincenal, por vapores mixtos para carga y algún pasaje, que arrancando del puerto de Amberes y pasando por los del Cantábrico, Portugal y los españoles del Mediterráneo, siguiese a Génova, Nápoles, Pireo, Volo, Salónica, Bourgas, Varna, Constanza, Sulina, Galatz y Braila y con un regreso similar escalando en Smirna, Alejandría y Túnez, directamente a Barcelona, donde combinado con los correos que de allí salen para Canarias y Africa, transbordaría la carga recibida en Oriente. Esta línea desde Barcelona, continuaría a Valencia, Lisboa y Vigo, rindiendo viaje en su puerto inicial, Amberes, y pudiendo escalar en Londres.

SERVICIOS AL PACÍFICO

Se dice en el proyecto de Ley de Comunicaciones Marítimas al relatar una titulada «Línea Trasoceánica número 2», que «cuando las circunstancias favorables del tráfico marítimo, lo aconsejen, se establecerá una prolongación a los puertos suramericanos del Pacífico por el Canal de Panamá».

Ese futuro que se nos indica a los puertos del Pacífico, debe ser ya ahora implantado, dejándonos de promesas difíciles de llevar a cabo después. Y ha de ser una efectividad el acercamiento espiritual a las repúblicas de habla española y el desarrollo de nuestro comercio con las mismas, esos servicios a las repúblicas bañadas por el Pacífico, deben ser una realidad ya, desde el momento en que aprobemos la actual Ley de Comunicaciones marítimas, pues eso de las «circunstancias favorables del tráfico», es un error, ya que a medida que el tiempo pasa, lo tendremos menor cada día, si no establecemos líneas bajo nuestra bandera propia, y no queremos hacer aquí uso, aunque no dejamos de citarlo, de la conocida máxima «de la mercancía sigue a su pabellón», porque habrá quien en el afán de

contradecir, pudiera antojársele lo contrario.

Esas prolongaciones al Pacífico, si hemos de pensar profundo y mirar alto, deben ser dos, procurando que las líneas se crucen en Cristóbal, para hacer mútuos transbordos.

A nuestro entender, después de muy estudiado el asunto, creemos debieran implantarse los servicios en esta forma:

LÍNEA MEDITERRÁNEO-COSTA FIRME-NORTE PACÍFICO. SERVICIO MENSUAL

Ida.—Barcelona, Valencia, Málaga, Cádiz, un puerto de Canarias, La Guayra, Curaçao, Puerto Colombia, Cartagena, Puerto Limón, Cristóbal, Puntarenas de Costa Rica, La Unión, San José de Guatemala, Salina Cruz, Mazatlán, Los Angeles y San Francisco de California.

Regreso.—Podría ser por los mismos puertos para rendir viaje en Marsella, puesto que seguramente nos convendría como receptor de toneladas.

LÍNEA NORTE Y CANTÁBRICO-NUEVA YORK-CUBA-SUR PACÍFICO. SERVICIO MENSUAL :—:

Ida.—Amberes, Havre, Bilbao, Musel, Coruña, Vigo, Nueva York, Habana, Puerto Barrios, Puerto Limón, Cristóbal, Panamá, Guayaquil, Callao, Iquique y Valparaíso.

Regreso.—Entendemos que el regreso debiera hacerse por igual recorrido.

LÍNEA DE LAS ANTILLAS

Con el servicio para el cual podrían destinarse los buques que fuesen quedando de más modesta categoría, podría implantarse otra línea de gran interés para España, a saber:

Ida.—Barcelona, Palma de Mallorca, Valencia, Alicante, Málaga, Cádiz, un puerto de Canarias, Puerto Rico, Santo Domingo, Puerto Príncipe, Santiago de Cuba, Habana y Nueva Orleans.

Regreso.—Nueva Orleans, Habana, Puer-

to Rico, un puerto de Canarias, Cádiz y Barcelona.

En cuanto a los demás servicios que figuran nos parecen estar bien implantándolos, además de los que dejamos proyectados.

Merecen también una ampliación los servicios denominados de soberanía, y llamamos la atención del Gobierno, sobre la ampliación de este servicio, que está concedido por concurso ya sancionado a la Compañía Trasmediterránea, y la cual entendemos la exigen las necesidades nacionales, y que además ha sido repetidas veces solicitada por el comercio, y por lo tanto debe accederse sin discusión a lo que vamos a proponer.

SERVICIOS PENÍNSULA - GUINEA

Este servicio que actualmente se viene prestando, desde España a Fernando Póo, es demasiado reducido, y produce sonrojo, que con las únicas colonias que nos quedan, no facilite el Gobierno más que una comunicación mensual, exclusivamente desde el Mediterráneo.

Los puertos del Cantábrico, reclaman también una comunicación directa y es, pues, forzoso, que la Ley de Comunicaciones marítimas que se va a aprobar, sea aumentada por lo que se refiere a los servicios de soberanía, con doble línea entre la Península y Guinea, o sea convirtiendo en quincenal las salidas postales desde Cádiz y desde Santa Isabel, lo que sería muy justo, poniendo en consecuencia una salida mensual desde Barcelona, y otra desde Burdeos y Bilbao, cubriendo la primera los puertos de Valencia, Alicante, Málaga y Cádiz y la segunda los de Bilbao, Santander, Musel, Coruña y Vigo a los de Lisboa y Cádiz, de donde los vapores saldrían quincenalmente.

El comercio de los puertos del Cantábrico ha reclamado repetidas veces esa mejora, pues se está perjudicando notablemente con no poder expedir y recibir directamente las expediciones, ya que actualmente se les somete al perjudicial trato de transbordos, lo que

produce quebrantos que no deben existir y para ello nos permitimos reclamar de la clara visión y la justicia que distingue al Gobierno, que sea atendida esta enmienda de ampliación de los servicios de la Metrópoli con nuestras concesiones del Golfo de Guinea.

Sería un acto de justicia, que merecería el aplauso de la Nación, y en especial de los intereses de nuestro litoral marítimo, el decretar que la Compañía Trasmediterránea, concesionaria del servicio de Soberanía, establezca una doble línea, entre España y Fernando Póo, pues con ello no cabe duda, que habría de conseguirse un mayor desarrollo en los tráfico de referencia.

De interés también para la Nación, sería el destinar a Guinea, como existía en años pasados, el tener allí destacados dos cañoneros de nuestra marina militar. El honor patrio así lo exige. Asimismo debe favorecerse el que los españoles puedan extender sus iniciativas en Guinea, colonizando aquello como supieron colonizar Cuba, etc., etc., que llegó a ser un emporio de riqueza y para ello deben desaparecer las trabas que hoy existen para poder entrar en aquellos países nuestros.

Dense facilidades y verá el Gobierno como andando el tiempo encontrará sobradamente compensado su esfuerzo.

Se nos objetará no ser posible de momento cumplir con esos servicios, porque no lo permite el número de unidades con que contamos en España. Podría muy bien apelarse a la concesión, por una sola vez, de permitirse exclusivamente para los buques que fuesen destinados a cubrir correos marítimos, el que fuesen importados en España, buques comprados en el extranjero, siempre y cuando no tuviesen más de cinco años de edad, lo cual podrían realizar las Compañías en ventajosas condiciones. De no ser así sería interminable la implantación de los servicios que se decreten al aprobar la Ley de Comunicaciones Marítimas y en todo caso también podrían tomarse buques en arriendo, provisionalmente.

FRANCISCO GONZÁLEZ-ALEGRE.



MERCADO DE CARBONES



Cada día que pasa aumenta la gravedad del problema hullero asturiano y con ello la inquietud y alarma de toda la cuenca minera, al ver que por el Gobierno no se toman las medidas necesarias para su urgente solución. A él han acudido ultimamente una Comisión de alcaldes de la zona hullera con el Gobernador General de Asturias, exponiendo la crítica situación de la industria al no poder dar salida a sus carbones que tiene almacenados y que ya alcanzan la exorbitante cifra de 450 mil toneladas, obligando esto a que las empresas hulleras tengan que reducir al maximum las extracciones y anuncien el próximo despido de muchos obreros, que ya sólo vienen trabajando dos o tres días en la semana.

Para evitar que tal medida pueda tener efecto, puesto que la misma plantearía un gravísimo problema en diferentes órdenes, los patronos mineros pretenden que los Sindicatos de almacenistas activen en todo lo posible, la retirada de carbón correspondiente a sus cupos, en lo cual están bastante retrasados, siendo este el verdadero motivo de la difícil situación que atraviesa la industria, o sea el no poder dar una salida adecuada a su producción. El Gobierno ha prometido ocuparse con interés del logro de las justas aspiraciones de los mineros, comprendiendo los grandes sacrificios que éstos hacen para mantener en activo las explotaciones, para lo cual

han agotado sus créditos de todo género de posibilidad. Sin embargo, esta solución se hace esperar demasiado cuando la gravedad del problema no admite demora alguna, ya que el malestar de la población minera es latente ante el crítico giro que adquiere la industria hullera.

La importante empresa Duro-Felguera, al anunciar el cierre de algunas explotaciones, ante la difícil situación actual, está en negociaciones con sus obreros para que aquéllas continúen abiertas efectuándose los trabajos en contrata colectiva; pero las pretensiones de éstos se teme no pueda considerarlas la citada Sociedad, con lo cual quedarían despedidos un considerable número de mineros.

La impresión, pues, de este mercado es francamente pesimista, ya que por otro lado ningún mejoramiento experimenta la demanda de carbones; esta continúa reducida a pequeñas partidas de galletas, especialmente de las apropiadas para consumo doméstico, y algunos pedidos de granzas y menudos de gas, sin que se logre animar los requerimientos para cribados.

En la segunda decena de octubre los embarques de carbón fueron así: por Gijón-Musel 43.040 tons.; por Avilés 17.071 y 18.925 por San Esteban de Pravia. Es escaso el número de buques sometido a los turnos y los despachos de éstos son con esperas de seis a doce días, según los cargaderos a que estén anotados.

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

NUÉVAs BAsEs

La Reglamentación del Trabajo a bordo de los buques mercantes

Como hemos anunciado en nuestro número anterior, la «Gaceta» del 10 de octubre último publicó las Bases Reguladoras de la Reglamentación del Trabajo a bordo de los buques mercantes, las cuales entran en vigor hoy, 1.º de noviembre, y regirán durante dos años contados a partir de su aprobación.

Nuestro deseo hubiera sido publicar todo su articulado, pero dado lo extenso del mismo, hemos de limitarnos a insertar únicamente aquellas partes que modifican la Reglamentación que hasta ahora venía rigiendo, que son los siguientes:

«1.º Que cuando el Jefe de la guardia de la máquina sea Maquinista, vaya con él un hombre.

5.º Que los paleros, en toda clase de calderas de combustibles sólidos alimentadas a mano, quedan sometidos al siguiente régimen:

Hasta ocho toneladas de carbón como consumo medio por singladura, en navegación normal, sin Palero; más de ocho toneladas hasta 10, un Palero; más de 10 hasta 17, dos Paleros; más de 17 hasta 27, tres Paleros, y en adelante, un Palero más por cada nueve toneladas o fracción de nueve toneladas de carbón que se vayan consumiendo por singladura en navegación normal.

9.º Cuando los subalternos de máquinas tengan que efectuar trabajos dentro de las calderas, tanques, sentinas, «carters», y movimiento de carbones por carboneras, cubiertas o sollados, el buque les proporcionará traje adecuado para estas faenas.

Art. 28. Todo Capitán u Oficial que haya servido en un buque o varios de la misma Empresa durante doce meses consecutivos, tendrá derecho a una licencia de un mes con sueldo entero, siendo obligación del naviero dejar al permisionario en el puerto de la Península o islas adyacentes más cercano al punto que elija para disfrutar de la licencia.

Art. 20. Todo tripulante que haya servido en uno o varios buques de lo misma Empresa durante doce meses consecutivos tendrá derecho a una licencia de diez días con salario entero, en las mismas condiciones que determina el art. 28 para Capitanes y Oficiales.

El tripulante que haya servido en uno o varios buques de la misma Empresa veinticuatro meses, tendrá derecho a la licencia anual de quince días, en las mismas condiciones.

Art. 31. En la navegación de cabotaje, en que los buques frecuentan con regularidad determinados puertos, el naviero, de acuerdo con el interesado, podrá otorgar la licencia anual en períodos parciales, que no excedan de dos, armonizando el uso de aquella con las necesidades del tráfico; pero no podrá negarse a que el interesado la disfrute sin interrupción por todo el tiempo reglamentario si no mediare el acuerdo antedicho.

... se mantienen los sueldos y salarios que en el día vienen devengándose por el personal en las distintas categorías y clases de navegación, sin otra fijación de salario mínimo que la referente al personal subalterno de todas las secciones de a bordo, el cual, para los tripulantes mayores de dieciocho años, nunca será menor de 110 pesetas mensuales, cuando además se le dé la manutención a bordo, ni de 185 pesetas mensuales, en los barcos que se costee el hombre de mar la manutención. Estos tipos mínimos serán respectivamente de 75 a 135 pesetas mensuales para los mayores de catorce años, tengan o no la condición de aprendices, y sin que en los puestos de unos y otros, según la dotación reglamentaria del barco, pueda colocar el naviero personal meritório.

Por razones de higiene, el servicio de camas del tripulante ha de poder ser personal, abonándole el naviero cinco pesetas mensuales por dicho servicio.

Un momento delicado para aquella industria carbonera

Ese incidente de los obreros mineros de Gales, que han permanecido varios días en los pozos, es un síntoma del forcejeo y tensión de las dos partes en conflicto, obreros y patronos mineros, enfrentados por la cuestión del aumento de salarios.

Ya en nuestros números anteriores hablamos de esta cuestión y expusimos los puntos de vista radicalmente divergentes de las dos partes: los obreros mineros pretenden una elevación de salarios; las empresas mineras se resisten al aumento, alegando que la situación económica de la industria carbonera no lo permite, y con el temor, además, de que tras la pretendida elevación se oculta una intención de más alcance: la nacionalización de las minas. Este último temor era sobre todo fundado cuando el ritmo de los acontecimientos políticos señalaba, por el desgaste del Gabinete nacional, una orientación de la opinión pública hacia la izquierda. Pero esta posibilidad se ha alejado, por virtud de los sucesos internacionales, de la cuestión italo-abisinia.

Los obreros rearguyen que si las minas no producen, como las empresas han demostrado con cifras, es por desorganización interior; justamente, porque en virtud de las diferentes bases y regímenes de trabajo para cada distrito, se siguen precios de costo diferentes y la anarquía de distribución y regulación de los mercados. La crisis de la exportación no la consideran, tampoco los mineros fundado motivo para la negativa del aumento; porque la exportación representa en el volumen de la producción inglesa una cifra relativamente pequeña: sólo 39 millones de toneladas por más de doscientos producidos. Además, dada la política arancelaria actual, la dificultad estriba no en los precios, sino en los contingentes que son una barrera, precisamente contra los precios bajos; es decir, que en la mayoría de los casos, ni aún forzado el precio a la baja, el carbón inglés podría introducirse en muchos países.

Las exportaciones inglesas de carbón fueron en 1913, de 74 millones de tons.; en 1934, sólo fueron 39 millones. Estos datos que las empresas divulgan profusamente para persuadir a la opinión pública se complementan con otros muy interesantes. Los obreros mineros, contra lo que ellos pretenden, reciben beneficios de otra índole, que gravitan sobre la producción. Así las obras benéficas, auspiciadas por la «Miner's Welfare Fund», que han gravitado sobre el precio del producto, en cerca de quince millones de libras, desde 1920 en que comenzaron a funcionar. Las sumas invertidas en la modernización del utensilaje son cuantiosas. La situación de los mineros ingleses, dicen, es mejor que la de los productores de ningún otro país.

* * *

Hasta ahora las negociaciones tropiezan con dificultades. La Confederación de Obreros Mineros hizo con carácter general, la petición de aumento de dos chelines diarios. En 1920, el salario medio del minero era de 223 libras por año; en 1934, es de 115/11/6, es decir 50 por 400 menos. Sin embargo, el minero trabaja hora y media más por día y la extracción es más intensa. Estos datos son recogidos del «Daily Herald», órgano del laborismo y se refieren a los obreros experimentados.

* * *

Las empresas luchan con una desventaja. La opinión pública está influenciada por razones sentimentales, en favor de los obreros; la vida penosa y el rudo trabajo de la mina, les impresiona más allá de las razones económicas de la explotación. Eso producirá, sin duda, la intervención oficial en el conflicto, con vistas a conciliar o a arbitrar razones con los intereses de la industria carbonera y los de la economía en general, gobernada por razones de más peso que las influencias emocionales del momento.

J. C.

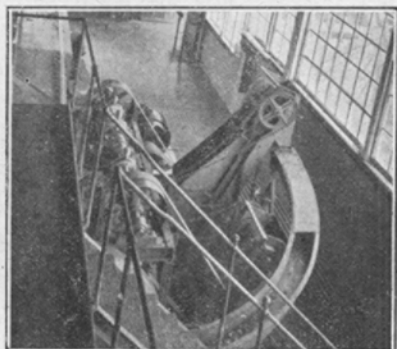
GABINO FELGUEROSO

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

ASTILEROS DEL ANTABRICO S.L.

— **GIJÓN** —

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

Nuestro carbón, carburante Nacional

El enorme crecimiento, basado en la utilización de los combustibles líquidos, de las más importantes industrias de todos los países del globo, especialmente por lo que se refiere a la de los transportes, base indiscutible de las demás, se halla amenazado, en aquellos países que no cuenten con recursos propios de tal clase de combustibles, con un derrumbe vertical que indefectiblemente supondría el de toda su estructura económica, si el enrarecimiento político mundial, en lugar de aclararse, como al parecer y afortunadamente sucede, llevara a la humanidad a una nueva hecatombe, mucho más funesta, sin duda alguna, que la de 1914-18.

Lógico y prudente es, pues, que cada nación se preocupe de las consecuencias que, si el temido caso se diera, tendría para su economía la falta del indispensable combustible y procure que, de llegar el conflicto, éste se encuentre en las mejores condiciones de defensa posibles. Nuestro país, a este respecto, y a pesar de que todo hace creer que, como la vez pasada, podría mantenerse al margen de la conflagración, no sería de los menos afectados por la misma, lo que obliga a nuestros gobernantes a dedicar al pavoroso problema, la atención que requiere; que así lo hacen, la Ley de combustibles líquidos lo demuestra.

Pero cabe preguntar: ¿si se cerrase el camino a nuestras importaciones de combustibles líquidos, el tiempo que durarían los «stocks» que de ellos poseyéramos, permitiría proyectar, construir y explotar las fábricas que, partiendo, de nuestros carbones y de nuestras pizarras, estuvieron destinadas a proporcionarnoslos?

Creemos que, rotundamente, puede ser contestada negativamente esta inquietante pregunta.

¿Qué solución debería intentarse para prevenir tal eventualidad?

A nuestro modesto entender, y dicho en contadas palabras, cabría, entre otros recursos de menos importancia, aminorar los efectos de la falta de combustibles líquidos importados, «movilizando» las fábricas de gas, ampliándolas en lo posible hasta llegar a hacer de ellas suministradoras seguras de un carburante excelente y limpio, el gas de alumbrado, y obtener en cada una de ellas, o por lo menos en las más adecuadas, por medio de instalaciones modernas, y como subproducto de la destilación de nuestros carbones, carburantes líquidos en cantidades de consideración; todo, absolutamente todo, producto, de nuestros carbones, los que, de este modo, se transformarían en carburante nacional.

El gas de alumbrado, a presión, podría sin dificultad ser suministrado para su utilización en la mayoría de los motores fijos no muy distantes de los centros productores o de las estaciones de aprovisionamiento, y en la casi totalidad de los camiones o coches que hoy utilizan la gasolina y hasta el petróleo, con sólo aportar a estos motores una pequeña modificación que permitiera aumentar en pequeñas proporciones su comprensión.

Para los grandes motores fijos, y para los camiones y coches que por su servicio se debieran alejar mucho de las estaciones de servicio, podría obtenerse el gas necesario por medio de un pequeño gasógeno instalado en el mismo coche.

Por lo que afecta a la Marina, tanto las embarcaciones de tráfico interior, como las de pesca sobre las costas no hallarían, sin duda, ningún inconveniente en utilizar el gas a presión, ya que en la inmensa mayoría de ciudades costeras se encuentran instaladas fábricas de gas, mientras que para los veleros o motor, una instalación a base de gasógeno sería muy apropiada. Instalaciones de esta última clase funcionan en camiones y hasta en coches de

turismo, en buen número, en diversos países, especialmente en Francia, en cuyo país, pobre de combustibles líquidos como el nuestro, el número de vehículos a gas, aumenta de día en día. Incluso en la actualidad funciona ya en Lyon un servicio de autobuses en que se utilizan coches con motor «Rochet-Scheider» de 13 H. P. Este servicio lleva ya más de un año de existencia y su resultado ha sido del todo satisfactorio, al extremo que la propia Compañía del Gas de Lyon, ha adquirido para su servicio un camión que utiliza dicho combustible, y diversos industriales, especialmente del Norte del país y de la región de St-Étienne han adquirido varios. No es, pues, asunto que se halle en estudio, sino asunto perfectamente resuelto.

Económicamente, podemos decir que, según datos fidedignos que poseemos, la transformación de un camión a gasolina en camión a gas de alumbrado no cuesta más de unos 8.000 francos, y, si se tiene en cuenta que, al precio a que se vende la gasolina en Francia y al que se suministra el gas a presión, se obtiene una economía de 36 % a favor de este último, la elección no es dudosa. En nuestro país podemos considerar, que si bien dicha economía no sería, probablemente tan pronunciada, en el caso más desfavorable los precios de gasolina y gas a presión serían equivalentes.

La habilitación de nuestras fábricas de gas para servirlo a presión, requeriría el montaje en ellas de estaciones de compresión, instalación que no requiere un gasto muy elevado. Serían necesarias además, estaciones de aprovisionamiento convenientemente distribuidas, pero de ellas podrían aprovecharse, no solamente los coches, barcos y camiones, sino también muchísimos particulares que por no

llegar a sus domicilios la canalización se ven privados de un elemento tan necesario, útil y estimado, como es el gas, para los servicios de cocinas y calefacción, las casas de campo de las inmediaciones de los centros de aprovisionamiento lo adoptarían sin duda.

Todo ello exige, además, la construcción de muchos millares de botellas de acero, lo que no sería ningún obstáculo, ya que en nuestro país pueden fabricarse, y de modo perfecto.

Los coches en Francia, llevan las botellas fijadas a los chasis ya en sentido transversal como en el longitudinal, y su número acostumbra a ser el de ocho, para cargar las cuales se emplean escasamente diez minutos. Son del tipo hidrógeno y su peso unitario es de unos 54 kilogramos.

Una de las principales ventajas de los motores a gas de alumbrado estriba en que, sin cesar en su trabajo, y por la sola manipulación de un juego, de tres grifos, pueden pasar de la gasolina al gas, o viceversa.

En resumen, creemos que si se procediera ya desde ahora al estudio de la eventual transformación de los motores actuales, para que llegado el momento aquellos pudieran rápidamente ser adaptados al nuevo carburante, los perjuicios que, la falta de combustibles líquidos importados nos pudiera ocasionar, se verían notablemente aminorados.

Dado el estado actual de la técnica industrial, puede afirmarse que España cuenta, como sustitutivo de los carburantes líquidos que importa, con un carburante sólido magnífico: nuestro carbón asturiano.

¿Sabremos aprovecharlo? Confiemos en ello.

JAIME FONT MAS

Palamós, Octubre-1935.

TRITON

PINTURA PATENTE PARA BARCOS

OLESA

MADRID

Norusto

PINTURA-ESMALTE ANTICORROSIVA



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

A principios de quincena continuaba manifestándose, en la generalidad de los mercados, la nota optimista de últimos días de la anterior, debido más que nada a la anormalidad de las circunstancias porque el mundo atraviesa: la guerra italo-abisinia, con el aumento circunstancial de toda clase de mercancías que implica un hecho de esta naturaleza y las sanciones luego, produjeron un súbito aflujo de compradores a todos los mercados y determinaron la aparición de una serie de hechos cuyo alcance y duración nadie sería capaz de prever. De tal forma influye el fenómeno guerrero en esa demanda que, al conocerse que se habían celebrado negociaciones encaminadas a una solución pacífica del conflicto, hubo en muchos mercados internacionales notas de pesadez, sobre todo en los de granos. Los últimos días, la nota dominante es la irregularidad.

Se ha reducido la demanda en el Plata. Se fleta de Santa Fe a Amberes, 6.200 toneladas, para enero, al tipo de 18/6. De Rosario al R. U., buque de 5.000 tons., diciembre 28 a enero 20, a razón de 18/6.

Continúa desenvolviéndose ligeramente activo el sector norteamericano, especialmente en los mercados de granos. De Montreal, Sorel y Quebec, se fleta a Londres o Hull, buque de 36 qrs., noviembre 5 al 25, a razón 2/1 ½ por qr.

En el mercado australiano ha comenzado a manifestarse una demanda estacional bastante activa y se hacen fletamentos a tipos mínimos para el R. U. y Continente. Se fleta, Victoria a R. U. y Continente, granos, buque de 7.200 tons., diciembre enero, a 25/6, cargamento a granel. De Costa de Madras a Marsella, R. U. y Continente, buque de 7.500 tons., segunda quincena diciembre, a 29/6, para cargamento de semillas.

CARBONES

En el sector galés hay síntomas de mayor actividad, aunque estén contrapesados en su desarrollo por factores negativos, como las pasadas huelgas. Aquellas circunstancias favorables son, la mayor demanda del gobierno de Egipto para sus ferrocarriles, en previsión de que tenga necesidad de mantener grandes stocks, y las necesidades acrecidas también de la Escuadra, que utiliza carbones galéses, los llamados del «Almirantazgo». La producción está lejos, con todo, de alcanzar niveles de normalidad. Los que mejor aparecían estos últimos días, eran los menudos y tamaños medianos; coques y aglomerados están bien situados, y mejora la oferta de madera de mina.

Afectada por las mismas condiciones, esta zona de Swansea sostiene la buena cotización anterior de las antracitas. Llegan a escasear grancillas, que elevan sus precios y lo mismo las variedades inferiores de cribados. Tienen magnífica demanda los cortados a máquina, grancillas y galletillas. Los «cobles», superiores, salen fácilmente pero no es tan favorable la situación de mezclas de «carboneras».

Es buena la situación en el sector de Newcastle, especialmente para los tipos mejores de vapor, gas y «carboneras». También se cotizan con firmeza los «Tyne», superiores y medianos. Los menudos de Blyth abundan excesivamente, pero aún no desmerecen en sus cotizaciones. Coques mejoran sus posiciones anteriores.

En el mercado de Glásgow, se mantienen las posiciones señaladas, y si se apunta alguna tendencia es para mejorar en ciertas secciones. Eso sucede para lavados, en general. Carbones de vapor, mejoran, y lo mismo los de navegación, aunque la situación de éstos era ya de anterior, buena. Se han producido algunas huelgas en el distrito de Valleyfield, sin resolver hasta ahora.

Los Corredores Intérpretes Marítimos

Viejo pleito este de los Corredores marítimos que tratan de suscitar a pesar de cuanto se ha discutido y legislado sobre la actuación de los mismos en el comercio marítimo. Pero éstos siguen en sus trece para el logro de unas injustas aspiraciones que tantas veces se les han rebatido, y aprovechan cualquier oportunidad para sacar a relucir un problema que debiera estar definitivamente liquidado. Por ello, nuestra sorpresa no ha tenido límites al conocer la disposición del ministerio de Agricultura, Industria y Comercio del 22 de setiembre último que dice así:

«El problema de la función de los Corredores marítimos, agentes mediadores reconocidos por el Código de Comercio junto a los de Banca y Bolsa y Corredores de Comercio, a pesar de los cincuenta años que han transcurrido desde la promulgación de dicho precepto legal, no se ha solucionado todavía de una manera definitiva y terminante como conviene no solamente al interés mercantil sino también a la Administración, que en todo momento debe mostrarse dentro de una metódica y ordenada legalidad que defina derechos y obligaciones a llenar por parte de quienes estén supeditados a su control y sometidos a las disposiciones dictadas por el Poder Público.

Después del Reglamento del 31 de diciembre de 1885 y de los preceptos hasta cierto punto desvirtuados y aún incumplidos de los Decretos de 7 de octubre de 1910 y 23 de junio de 1911, constituye la legislación vigente sobre la materia el de 8 de julio de 1930 por el que se creó el Cuerpo Orgánico de Correduría Marítima, dependiente de esa Dirección General de Comercio y Política Arancelaria, sancionado y hasta reglamentado por el Decreto de 30 de noviembre de 1933, cuya efectividad y práctica utilidad indudablemente no han sido las que a buen seguro pre-

tendía el legislador. Y con el fin de resolver el problema después de oídos los interesados afectados por el mismo.

Este Ministerio se ha servido disponer que bajo la presidencia de V. I. se constituya en el plazo de quince días, contados a partir de la publicación de la presente Orden en la «Gaceta de Madrid», una Ponencia integrada por tres representantes de los Corredores Intérpretes Marítimos, elegidos por su Asociación Nacional; un representante de la Federación de Consignatarios de Buques, otro de los navieros y armadores, nombrado por la Conferencia Permanente de las Asociaciones de Navieros, y otro Vocal designado por la Dirección General de Aduanas, a fin de que puedan ilustrar a esa Dirección sobre el problema, suministrándole los elementos de juicio necesarios para su perfecta y, a ser posible, armónica y coordinada resolución.

El Reglamento de los Corredores Marítimos de fecha 30 de noviembre de 1933 y las aclaraciones al mismo de 5 de mayo de 1934, dejan bien sentado cuál ha de ser la intervención de aquéllos, y si después de este tiempo *su efectividad y práctica utilidad indudablemente no han sido las que a buen seguro pretendía el legislador* (pretensión que por cierto ignoramos, aunque creemos que claramente se especifica en el articulado del Reglamento) no vemos los motivos que existen para volver sobre un problema que ya está resuelto y tratar de oír a los interesados afectados por el mismo, los cuales ya expusieron sus razonamientos en forma lo suficientemente amplia para que sea objeto de nueva discusión. Porque, además, *la efectividad y práctica utilidad* de los Corredores Marítimos no ha de aparecer nunca por mucho que se escudriñe, sino que la actuación de éstos, tal como ellos pretenden que sea, no significará más que trabas completamente inútiles en el

El Gobierno atiende una petición de los pescadores

La protesta de armadores y pescadores de todas las regiones de España ante el pretendido aumento de precio del gas-oil, ha sido atendida por el Gobierno, quien en una orden del ministerio de Hacienda que publica la «Gaceta» del 15 de octubre último, determina que queda subsistente la exención del impuesto transitorio sobre la gasolina, establecido por Ley del 17 de marzo de 1932, en beneficio de las embarcaciones destinadas a la industria pesquera.

Para hacer efectiva una protección equivalente en el caso en que se utilice el gas-oil como combustible en las embarcaciones destinadas a esta industria, se fija el precio de 22 céntimos litro, para cuya aplicación será preciso cumplir las formalidades que se expresan en dicha orden y aquéllas que para su efectividad dicte la Campsa, con la aprobación del ministerio de Hacienda.

El beneficio que se concede por esta orden favorecerá a todos los pescadores y tendrá lugar por mediación de las Cofradías, Pósitos y Asociaciones de los mismos que se hallen legalmente constituídas, las cuales prestarán gratuitamente la colaboración de este beneficio, viniendo obligadas a su intervención para evitar el fraude.

La diferencia de precio que establece la referida orden se hará efectiva mediante el uso de vales, que entregará la Campsa y extenderá el Pósito, Cofradía o Asociación, y redundará total y exclusivamente en beneficio de la industria pesquera, sin que por ninguna persona o entidad se pueda retener suma alguna con ningún motivo, salvo los Pósitos y las Asociaciones locales de pescadores que deberán descontar dos céntimos por litro, de las bonificaciones establecidas en esta disposición. Las sumas así obtenidas serán aplica-

das por cada Asociación exclusivamente en beneficio de los pescadores.

Para poder adquirir gas-oil al precio especial establecido por dicha orden será indispensable, además de los vales correspondientes, que el consumidor exhiba ante el expendedor del producto una Certificación de despacho de la Delegación o Subdelegación marítima del Distrito, según modelo oficial, en la que se acredite que la embarcación a que se destina el producto ha sido despachada para la pesca. Estas Certificaciones llevarán al dorso una declaración en la que el consumidor hará constar, y la entidad social visará bajo su exclusiva responsabilidad, los datos referentes a consumo, fechas de adquisición y demás, según detalla el modelo. Las Asociaciones de pescadores en general, encargadas de extender y comprobar los talonarios de vales, no podrán entregar los nuevos sin recoger la Certificación caducada que remitirán, bajo sobre certificado, a la Agencia provincial de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos.

Queda rigurosamente prohibido facilitar a las embarcaciones con reducción de precio, mayor cantidad de gas-oil que la asignada como consumo máximo. Y, por último, se establecen los castigos que se impondrán a aquellos que cometieran fraude, que será la suspensión del beneficio de uno a seis meses por la primer falta cometida, y de tres meses a un año en caso de reincidencia.

Nos congratulamos de que el Gobierno haya atendido en esta ocasión y resuelto tan rápidamente las peticiones de los pescadores a quienes se unieron la prensa y revistas profesionales que, como ASTURIAS MARÍTIMA, expusieron los grandes perjuicios y difícil situación que se creaba a la industria pesquera de persistir el aumento de precio en el gas-oil de ocho céntimos en litro.

ESTADÍSTICAS INTERESANTES

LA PESCA EN ASTURIAS

La revista «España Marítima y Pesquera», órgano oficial de los Pósitos Marítimos, publica unas importantes estadísticas respecto a la pesca en el litoral asturiano, tanto por lo que se refiere a la población pesquera como a las clases de pescado que se dan aquí.

Por creer de gran interés esta información la insertamos a continuación.

POBLACIÓN PESQUERA	Pescadores
Gijón.....	3.000
Cudillero.....	890
Candás.....	650
Luanco.....	450
La Arena.....	400
Lastres.....	350
Avilés.....	336
Llanes.....	200
Luarca.....	200
Figueras.....	150
Tapia.....	146
Puerto de Vega.....	140
Bañugues.....	135
Tazonos.....	120
Ortigueira.....	105
Ribadesella.....	100
TOTAL.....	7.372

No se incluyen en la población pesquera las mujeres que desempeñan faenas relacionadas con la pesca, las que se hallan ocupadas en las fábricas de conservas y los hombres que en éstas trabajan.

Así por citar sólo unas cifras, en Avilés hay 64 mujeres que se dedican a la pesca ambulante; en La Arena, 200, que se ocupan en acarreos; en Figueras, 150, que se dedican actualmente a la pesca del marisco.

Y en Gijón, un cálculo muy aproximado del personal que tiene ocupación en las distintas actividades íntimamente ligadas con la industria pesquera nos permite fijar en más de mil los que viven al amparo de estos negocios.

PRINCIPALES ESPECIES DE PESCAO QUE SE OBTIENEN LAS COSTAS —

Bonito.—El total de la pesca en 1934 ha sido de 4.113.026 kilogramos, correspondiendo a

Candás.....	1.417.481	kgs.
Avilés.....	694.389	»
Luanco.....	674.695	»
Gijón.....	490.071	»
Cudillero.....	429.353	»
La Arena.....	407.037	»

Sardina.—La pesca de esta especie de pescado llegó a la cifra de 6.683.677 kilogramos, ocupando los cinco primeros lugares los siguientes puertos:

Cudillero.....	1.750.485	kgs.
La Arena.....	1.286.327	»
Lastres.....	924.155	»
Ribadesella.....	519.687	»
Llanes.....	400.210	»

Mariscos.—En cuanto a los mariscos (crustáceos y moluscos), nos abstenemos de dar cifras, pues computándose unos por piezas y otros por kilos, y siendo crecido el número de los que no pasan por las rulas, sería fácil el error de bulto.

Tan sólo diremos que en la pesca de estas especies ocupa Bañugues el primer lugar.

Los buenos catadores saben que todo marisco que se cría en las estribaciones del Cabo de Peñas es de exquisita calidad y de excelente sabor, sin duda porque dicho Cabo está siempre bañado de blanca espuma, que se renueva en constantes remolinos.

No es de extrañar, por tanto, la preferencia que obtienen en el mercado los mariscos del simpático puerto de Bañugues.

Anchoa o bocarte.—La totalidad de la pesca de esta especie representó 5.509.846

kilogramos, alcanzando los 5 primeros puestos:

Cudillero con.....	1.405.959	kgs.
La Arena.....	1.262.463	»
Candás.....	800.000	»
Ribadesella.....	710.942	»
Avilés.....	341.052	»
Siguiendo Lastres con..	325.800	»

Merluza.—Esta especie de pescado no se coge en todos los puertos.

Sólo la encontramos en las notas de las rulas de Gijón (494.674 kilos), Avilés (34 mil 395), Lastres (3.623), Ribadesella (863) y Cudillero (236).

Besugo.—También constituye una especie no generalizada el besugo, pues sólo figura en las notas de las rulas de Gijón (1.194.155 kilos), Cudillero (24.251), Avilés (5.542), Luanco (2.923), Lastres (218) y Ribadesella (1.260).

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



SECCIÓN DE PESCA



PESCADILLA Y «GALLOS»

Estas dos especies han sido las que más abundaron en la segunda quincena de octubre y principalmente la pescadilla, que fué la base de las caladas de los barcos que pescan al día. La merluza se capturó en cantidad regular por los «bous» y también hubo algunas buenas capturas de besugo y pancho de tamaño grande, que empieza a darse en estas playas.

Casi todas las parejas de este puerto han estado algunos días trabajando en los caladeros de la Estaca, donde se dió bastante bien la pescadilla y los «gallos».

Pocas son las lanchas que han salido a pes-

car sardina y éstas no encontraron compensación, dada la cantidad reducida que de dicho pez trajeron a puerto. Otro tanto ha ocurrido con los boniteros, que en los últimos días de octubre dieron por definitivamente terminada la costera.

En conjunto, la quincena pasada ha sido bastante buena a pesar de que la cantidad de pesca traída no fué muy abundante y que hubo algunos días de mal tiempo en que las faenas pesqueras se hicieron con dificultad; pero los precios de venta estuvieron siempre sostenidos, permitiendo esto un rendimiento adecuado al montante de las capturas.

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

CLASE DE PESCAO	11	12	14	15	16	17	18	19	21	22	23	24	25
Merluza.....	3,39	3,59	3,70	3,49	3,79	3,80	3,59	3,—	3,69	3,—	3,59	4,—	4,—
Pescadilla....	1,34	1,15	1,28	1,32	1,31	1,45	1,05	1,32	1,49	1,18	1,41	1,31	1,41
Besugo.....	1,29	1,50	1,39	1,50	1,69	1,80	1,89	1,50	1,79	1,69	1,90	2,—	2,—
Panchos.....	0,83	»	»	0,81	»	»	»	»	»	»	»	»	1,22
Gallos.....	1,33	1,08	0,89	1,22	1,—	1,32	1,08	1,28	1,21	1,26	1,29	1,12	1,40
Congrio.....	2,11	2,—	1,50	1,68	2,19	1,74	1,99	1,53	1,82	1,89	2,—	2,—	2,07
Reyes.....	0,84	1,28	»	»	»	1,20	1,50	1,29	»	1,02	1,37	»	1,34
Barbadas.....	0,95	0,92	0,80	0,85	0,82	1,—	0,69	1,—	1,11	0,80	1,04	0,83	1,08
Matute.....	0,47	0,50	0,41	0,40	0,50	0,41	0,47	0,37	0,40	0,50	0,43	0,50	0,43
Pelao.....	0,45	0,50	0,39	0,42	0,50	0,37	0,50	0,44	0,37	0,50	0,46	0,50	0,45
Potas.....	0,81	1,—	0,90	0,79	1,—	0,82	1,—	1,10	1,—	1,02	1,—	0,98	1,13
Calamares...	2,56	2,33	»	2,29	»	»	2,05	»	»	1,50	»	2,50	2,51
Almejas.....	1,36	»	0,56	1,15	»	»	0,63	0,71	1,39	»	»	»	0,46
Bonito.....	0,68	0,74	0,70	0,83	0,84	0,99	»	1,04	1,10	1,08	1,09	»	»
Sardinás.....	0,67	»	0,97	0,71	0,73	0,82	0,72	0,78	»	0,71	0,80	0,90	»
Congria.....	»	»	»	1,34	»	»	»	1,22	»	1,48	»	»	1,73
Mero.....	»	3,—	»	2,14	2,16	»	2,60	»	»	2,46	»	»	»
Abadejo.....	»	1,27	»	»	»	»	»	»	»	1,13	»	1,60	»
Salmonetes...	»	»	3,—	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lenguados...	»	»	4,—	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Chicharros...	»	»	»	»	»	»	»	0,21	»	»	»	»	»
Rubiel.....	»	»	»	»	»	»	0,89	»	»	»	»	»	»

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

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 =====				
30 Sepbre.	16 Octubre.	Maruja y Aurora	6.500	Barcelona.
9 Octubre.	19 id.	Sud núm. 5	2.300	Tarragona.
15 id.	25 id.	Mina Piquera	5.300	Barcelona.
21 id.	cargando	Villamanrique	2.400	Vallcarca.
25 id.	esperando	Elanchove	7.000	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
1 Octubre.	15 Octubre.	Norte.	5.000	Barcelona.
7 id.	21 id.	V. Ruiz Senén	5.750	Id.
14 id.	cargando	Ramón Alonso R.	4.000	Id.
25 id.	esperando	Arraitz Mendi	1.500	Sagunto.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
30 Sepbre.	18 Octubre.	Udondo	6.800	Barcelona.
11 Octubre.	23 id.	Sotón	1.900	Bilbao.
21 id.	cargando	G. Fierros	2.350	Motril.
21 id.	esperando	Sama.	1.000	Bilbao.
24 id.	"	Llodio	900	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
7 Octubre.	10 Octubre.	Hernani	420	San Sebastián.
9 id.	11 id.	Alejandro	400	Pasajes.
10 id.	14 id.	José María	500	San Sebastián.
10 id.	17 id.	Suevia	400	Vigo.
17 id.	19 id.	Hernani	420	San Sebastián.
19 id.	24 id.	Alejandro	400	Id.
21 id.	25 id.	José María.	500	Id.
21 id.	cargando	Alberto	700	Corcubión.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
10 Octubre.	11 Octubre.	Mina Sorriego	160	Santander.
11 id.	11 id.	Llodio	340	Bilbao.
11 id.	12 id.	V. de Chávarri	4.700	Tarragona.
16 id.	16 id.	Sama.	1.000	Bilbao.
17 id.	18 id.	M. de Chávarri	4.600	Tarragona.
18 id.	23 id.	Monchu	2.150	Cádiz.
19 id.	19 id.	Llodio	900	Bilbao.

GIJON

er estos puertos desde el 10 al 25 de de Octubre de 1935

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - NORTE. — CARGADROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
10 Octubre.	12 Octubre.	Magdalena	240	Santander.
10 id.	12 id.	Mari Begoña	440	Bilbao.
11 id.	esperando	Mieres	4.300	Barcelona.
11 id.	14 Octubre.	Llodio	560	Bilbao.
14 id.	23 id.	R. Alonso R	2.300	Barcelona.
18 id.	19 id.	Nuevo Manuel	92	Coruña.
18 id.	19 id.	San Temlo	120	Id.
18 id.	cargando	Jesús Antonio.	1.500	Huelva.
18 id.	22 id.	Capricho.	134	
19 id.	24 id.	Ruda.	480	Villagarcía.
19 id.	esperando	Plencia 2.	120	Bilbao.
21 id.	22 id.	Juan Artaza	580	Pasajes.
21 id.	24 id.	Mari Elena	540	Bilbao.
21 id.	23 id.	Monchu	1.200	Cádiz.
24 id.	esperando	Mari Begoña	420	Bilbao.
24 id.	25 Otbre.	Lalín	150	Santander.
25 id.	esperando	Artiba Mendi.	2.500	Sagunto.
===== GIJON - DARSENA. — F. C. DE LANGREO =====				
7 Octubre.	12 Octubre.	Víctor	115	Lequeito.
7 id.	18 id.	Amelia	150	Coruña.
8 id.	14 id.	Airoso	130	Bilbao.
9 id.	15 id.	Aller.	220	San Sebastián.
10 id.	18 id.	Galicia	320	Coruña.
10 id.	18 id.	Cartes	150	Bilbao.
11 id.	19 id.	Paco García	200	Zumaya.
11 id.	22 id.	Jone Miren	190	Pasajes.
14 id.	22 id.	Carmen	230	San Sebastián.
14 id.	23 id.	Joven Víctor	160	Deva.
14 id.	21 id.	Josefa	300	San Sebastián.
15 id.	24 id.	Landro	140	Vivero.
15 id.	24 id.	Josefa Mari	230	Vigo.
15 id.	cargando	María	200	C. Urdiales.
16 id.	21 id.	Ana	280	Pasajes.
17 id.	esperando	Gaviota	300	Bilbao.
17 id.	»	Dionisia	250	Bermeo.
17 id.	»	Zubieta	170	Zumaya.
18 id.	»	Edurne	200	Id.
18 id.	»	Concepción Hevia.	220	San Sebastián.
18 id.	»	Anita	200	Ferrol.
18 id.	»	Monte Faro	180	Coruña.
21 id.	»	R. Espinosa	135	Bilbao.

A V I L E S

Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la 2.^a decena
de Octubre de 1935

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
2.^a decena de Octubre.				
6 Oebre.	11 Oebre.	Virgen de la Cinta	2.080	Hueiva- Málaga.
9 id.	11 id.	Astur	1.227	Alicante.
10 id.	11 id.	C. Hevia	8	Vegadeo.
8 id.	14 id.	Tedin	120	Coruña.
13 id.	14 id.	Arnao	136	Requejada.
14 id.	14 id.	Torpedo N.º 9	25	Ferrol.
8 id.	15 id.	Contramaestre Casado	4.381	Id.
12 id.	15 id.	Caruso	1.386	Vigo.
10 id.	15 id.	Quenje	9	Coruña.
15 id.	15 id.	Inogedo	10	Requejada.
10 id.	16 id.	José Tartiere	3.484	Aguilas.
11 id.	16 id.	Luis Adaro	2.280	Sevilla.
16 id.	16 id.	Don Quijote	214	Betanzos.
16 id.	16 id.	Arnao	144	Requejada.
15 id.	17 id.	Mari Carmen	299	Vigo.
11 id.	17 id.	Astillero	460	Zumaya.
8 id.	17 id.	Felicidad Dolores	206	Marín.
16 id.	17 id.	Mariavi	358	Pasajes.
11 id.	17 id.	México	6	Navia.
17 id.	18 id.	Asturias	42	Luarca.
18 id.	18 id.	Arnao	85	Requejada.
19 id.	19 id.	Luis Vives	11	Bilbao.
TOTAL...			17.971	

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

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

Relación del carbón embarcado por este puerto durante la 2.^a decena de Octubre de 1935

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
2.^a decena do Octubre.				
6 Oebre.	12 Otobre.	Sud	4.175	Cádiz.
8 id.	12 id.	Iñake.	3.023	Málaga.
8 id.	12 id.	Begoña 7.	209	San Sebastián.
7 id.	12 id.	F. R. San Pedro	3.621	Bilbao.
8 id.	12 id.	Aurora	1.009	Id.
11 id.	12 id.	Ana	299	Pasajes.
12 id.	14 id.	Vito	185	San Sebastián.
11 id.	15 id.	Juan Artaza	583	Pasajes.
14 id.	15 id.	Manuel	247	Villagarcía.
10 id.	16 id.	Jaime Girona.	3.449	Bilbao.
12 id.	16 id.	Mari Elena	536	Pasajes.
15 id.	16 id.	Asunción.	200	San Sebastián.
Boyas.	16 id.	Ita	47	Avilés.
14 id.	16 id.	Evaristo	5	Navia.
11 id.	16 id.	Monchu	53	Gijón.
16 id.	17 id.	Aurora	1.030	Bilbao.
17 id.	19 id.	Juanes	198	Zumaya.
Boyas.	19 id.	Genoveva F.	56	Gijón.
TOTAL...			18.925	

Viuda de Manuel G. Morán

EFECTOS 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.^o", de Birmingham

San Juan de Nieva (Avilés)

Telegramas
Telefonemas

MORAN-AVILÉS

EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

Toneladas de carbón embarcadas por los diferentes cargaderos que se citan durante la 1.^a y 2.^a decena de Octubre de 1935

		I. ^a DECENA	2. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.....	Turno 1.º.....	7.624,35	6.230,91
	Id. 2.º.....	5.731,24	7.666,07
	Id. 3.º.....	4.962,26	5.729,74
	Id. 4.º.....	1.856,58	1.799,23
	Grúas chicas.....	509,17	718,06
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.....	Cargaderos.....	21.636,62	18.021,39
	Grúas chicas.....	2.131,59	72,80
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C.	Cargaderos.....	2.186,53	2.329,18
	Muelles.....	418,00	382,00
Totales en las dos decenas.....		47.056,34	18.095,19
AVILÉS.....		15.116,00	17.971,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA.....		20.110,00	18.925,00

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 NUEVO MINISTRO DE AGRICULTURA

En la última crisis del Gobierno ha sido nombrado ministro de Agricultura, Industria y Comercio D. Juan Usabiaga Lasquibar, director de la Escuela de Ingenieros Industriales de Madrid e ilustre ingeniero, que goza de gran prestigio en los medios científicos.

Políticamente, el Sr. Usabiaga es bien conocido, pues fué diputado por San Sebastián en las Cortes Constituyentes, director de la Casa de la Moneda, director general de Enseñanza Profesional y Técnica y hasta su nombramiento de ministro, Presidente del Instituto Nacional de Previsión Social. Sus grandes conocimientos, por tanto, le han llevado al puesto que justamente ocupa, y en el que seguramente realizará una destacada labor.

Por ello le enviamos nuestra respetuosa felicitación y deseamos grandes éxitos en su alto cargo.

COMPRA-VENTA DE BUQUES

Vapor «Vilafranca», casco de hierro, de 881 tons. de registro bruto y 318 netas; construido en Glasgow, en 1877. Vendido por los Sres. Rómulo Bosch, S. en C., de Barcelona, a desguazadores españoles en 40 mil pesetas.

BAJAN LOS VALORES NAVIEROS

Las últimas impresiones de la Bolsa respecto a los valores navieros son francamente pesimistas, observándose mala situación en conjunto y clara tendencia a la baja. En la pasada semana las acciones de Sota y Aznar descendieron de 540 a 510; las Vascongadas de 265 a 260; las Uniones de 260 a 230; sosteniéndose las Amayas a 235.

Hay exceso de ofertas y se carece de demanda, no acudiendo el dinero, que será en definitiva quien dé los verdaderos cambios.

Las Guipuzcoanas descendieron de 70 a 50, habiendo en este y demás valores pequeños exceso de papel.

LOS COMBUSTIBLES LÍQUIDOS

La «Gaceta» del 24 de octubre último publica la Ley de bases para el establecimiento de la fabricación de combustibles líquidos en España, asunto del que nos ocuparemos en el próximo número con la extensión debida, dada la importancia que tiene para la industria nacional.

NUEVOS ITINERARIOS

La «Gaceta» del 21 de octubre publica una orden del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio aprobando los itinerarios de los vapores correos de la Compañía Transatlántica Española para el cuarto trimestre del año actual.

El puerto de Gijón figura como escala en la línea de Cuba y Méjico y regreso por Nueva York, la que hacen los vapores «Havana» y «Cristobal Colón».

LA CINTA AZUL ES ENTREGADA AL «NORMANDIE»

El liner italaliano «Rex» había ganado el trofeo Hales—la llamada «cinta azul»—antes del «Normandie». La entrega de la «cinta azul» al «Normandie» se llevó a cabo con la solemnidad acostumbrada, el 23 de octubre, en un acto que se celebró a bordo del mismo buque ganador. El objeto de entregarla estos días fué para que el «Normandie» pueda ostentarla en su último viaje de esta temporada a los Estados Unidos. El mismo Mister Hales, diputado inglés por Hanley, hizo entrega del trofeo a M. Morin de Linklay, que la entregó después al capitán del buque.

El «Normandie» había establecido ese «record» desde Ambrose Light (Nueva York) a Bishop Rock (islas Scilas) a una velocidad media de 30,31 nudos, en aquella distancia de 3.015 millas náuticas.

EL TRÁFICO DEL CANAL DE SUEZ. DATOS DE AGOSTO

En los nueve primeros meses del año, según el boletín de la «Compañía del Canal», cruzaron el paso de Suez, 4.347 buques, y los derechos percibidos ascendieron a 650 millones 930.000 francos.

Las cifras correspondientes en el año anterior habían sido: 4.196 y 636.460.000 francos.

En setiembre, el total fué de 531 buques, que pagaron 73,5 millones de derechos. En el mismo mes del año pasado, las cifras respectivas fueron 468 buques y 67,8 millones.

El tonelaje sumaba en agosto 2.636.000

tons. lo que representa 25.000 tons. más que en el mismo mes del año anterior.

El tráfico alcanzado por este mes de agosto no tiene precedentes, hasta el correspondiente de 1929. Los pabellones que más frecuentaron el Canal son por este orden: inglés, italiano, alemán, holandés, etc. España no aparece todavía en la lista de los primeros catorce lugares.

CARBÓN ALEMÁN PARA ITALIA

Las exportaciones de carbón alemán para Italia, en agosto—últimos datos conocidos—fueron doble que las inglesas, 587.417 tons., comparadas con 279.110 tons. de Inglaterra.

Esto obedece a varias causas, principalmente al sistema de trueque, por el cual el carbón alemán es pagado en mercancías italianas; también han contribuido, en segundo lugar, las dificultades financieras de los italianos en Inglaterra y el malestar político de Italia con este país.



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 MARCAS

SUMINISTROS INDUSTRIALES

DELEGACIONES

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



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



RESOLVIENDO EL EXPEDIENTE
DE LA COMPAÑÍA TRANSMEDI-
TERRÁNEA SOBRE MODIFICA-
CIONES EN EL ITINERARIO DE
LA LÍNEA DE FERNANDO PÓO

Excmo. Sr.: Visto el expediente instruido con motivo del escrito de la Compañía Transmediterránea, concesionaria de los servicios de comunicaciones marítimas de soberanía, en solicitud de que se modifique el itinerario de la línea del Mediterráneo a Fernando Póo, para que siga rigiendo, en lo sucesivo, en la forma en que se inserta al final.

Resultando que la petición está fundamentada en que, habiendo sido transformadas en facultativas las escalas de Monrovia, Freetown y Dakar, que figuran en dicha línea, con opción, por parte de la Compañía, de hacer una de ellas en cada viaje o no hacer ninguna, y habiendo sustituido el régimen de collas de negros, que embarcaban en uno de esos puertos, para verifi-

car en los coloniales las operaciones del tráfico, por collas fijas contratadas en nuestra Colonia, como consecuencia de haber incorporado al servicio modernas motonaves, por lo que rara vez habrá de efectuar esas escalas intermedias, lo que, unido a que los nuevos buques que sirven actualmente la línea, son de mayor andar, resultaría que su llegada a Santa Isabel, a la ida, y a Tenerife y las Palmas, al regreso, tendría lugar antes de la fecha de su itinerario, con la dificultad de tener que esperar inactivos o solicitar en cada caso el

permiso correspondiente para anticipar la fecha de salida de esos puertos, con los inconvenientes que ello trae consigo,

Este Ministerio, de conformidad con lo informado por la Inspección general de Navegación, y haciendo uso de la facultad concedida en el art. 12 del Contrato entre el Estado y la citada Compañía, ha resuelto aprobar la modificación propuesta por la misma; publicándose el nuevo itinerario en la «Gaceta de Madrid», para



BATERIAS ESPECIALES PARA TELE-
GRAFIA 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

conocimiento de los interesados y del público en general.

Madrid, 7 de octubre de 1935.

ITINERARIO de la línea de Fernando Póo afecta a los servicios de comunicaciones marítimas de soberanía, de los que es concesionaria la Compañía Transmediterránea.

PUERTOS	LLEGADAS Días	SALIDAS Días
Barcelona	»	17 de cada mes
Valencia	18	18
Cádiz	20	20
Arrecife	22	22
Las Palmas	23	23
Tenerife	23	23
Santa Isabel	2	»
San Carlos	»	»

PUERTOS	LLEGADAS Días	SALIDAS Días
Bata	»	» de cada mes
Río Benito	»	»
Kogo	»	»
Bata	»	»
Santa Isabel	»	18
Tenerife	27	27
Las Palmas	27	27
Cádiz	30	30
Valencia	2	2
Barcelona	3	»

NOTA. — La indicada salida de Tenerife y de Las Palmas, en el viaje de regreso a la Península, será facultativa retrasarla por el tiempo necesario cuando por cualquier circunstancia tuviera el buque que hacer una de las escalas del continente africano, Freetown, Monrovia o Dakar; retraso que también experimentaría la llegada del buque a Santa Isabel, en el viaje de ida, por la misma causa.



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

Carbones - Seguros - Fletamentos
Cementos-Agua potable para buques
AGENTE de: la S. A. Hulleras del Turón, de S. A. Altos Hornos de Vizcaya, de S. A. Fábrica de Mieres, de S. A. Vapores Costeros, de Ibarra y Compañía, de Compañía Transmediterránea, de Isaac's Line y de la Compañía Neptunia.

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

TELÉFONO núm. 20
Dirección Telegráfica y Telefónica: FIERROS
SAN ESTEBAN DE PRAVIA

TALLERES DEL ASTILLERO
SOCIEDAD ANÓNIMA
ASTILLERO (Santander)

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

DIQUE SECO

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE BUQUES
CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES DE MÁQUINAS, CALDERAS, ETC.
MAQUINARIA Y MATERIAL PARA OBRAS PÚBLICAS Y PUERTOS

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

ASTILLERO (SANTANDER)
TELÉFONO NÚM. 20

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 MARITIMA, MADRID - Alcalá, 16

a sus inspecciones de: Barcelona: Gran Vía Layetana, 3; Bilbao: Alameda de Recalde, 36; Cádiz: Plaza de Argüelles, 4; La Coruña: Avenida de los Mártires de Jaca, 8; Gijón: Instituto, 4 y 6; Sagunto: Libertad, 26; San Sebastián: Francisco Andoanegui, 45 (Pasajes de San Pedro); Vigo: Tomás Alonso, 363 (Bouzas) o a sus agentes: D. Alberto Alonso Berrueta, Usandizaga, 21 - San Sebastián y Francisco Andoanegui, 5 Pasajes de San Pedro y D. Santiago Montenegro, Giner de los 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

GRANDES TALLERES MECÁNICOS

GARCIA Y CANGA (LTDA.)

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

G I J Ó N

CONSTRUCCIONES METALICAS

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 enviara por la cantidad de 11 PESETAS.

Juan Navarro Dagnino

Subdelegado de Pesca

en La Coruña

PUBLICISTA DE OBRAS NAUTICAS

El giro-compás (Aguja giroscópica)

Manejo de las cartas marinas inglesas y españolas

Vocabulario marítimo inglés-español y español-inglés

Gran tratado de maniobra de buques "Arte Naval"

Edición española de las tablas de Newton y Pinto

Tratado de navegación "Manual del Oficial de Derrota"

A todo marino, armador, consignatario, etc., le interesa poseer estas obras.

Pedidos al autor.

LA UNIÓN y EL FÉNIX ESPAÑOL



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

REPRESENTANTES EN GIJÓN (ASTURIAS):

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

Espino artificial, puntas de paris, hoja de lata

Para la correspondencia y pedidos dirigirse al Director de las

Fábricas de MOREDA y GIJON. - GIJON (Asturias)

Apartado 26 :: Telegramas: Moreda y Gijón

Fábrica de Metales de Lugones

ALAMBRE de cobre electrolítico de todos los diámetros

Id. de bronce silencioso » » » » »

Id. de latón » » » » »

BARRAS de cobre de todos los diámetros

Id. de latón » » » » »

CHAPAS de latón de todas dimensiones

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

Minas de Carbón en Aller (Moreda)

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

Minas de Hierro en Belmonte

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

Telegramas y Telefonemas: TARTIERE

Gumersindo Junquera

GIJÓN - MUSEL

Armador - Consignatario de Buques
Carbones - Fletamentos



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
Lolina... 400 » Margarita. 270 »
Africana.. 150 »

ELECTRO-SOLDADORA ASTURIANA

Director: D. PEDRO SABANDO

SOLDADURA ELÉCTRICA

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

Tren flotante :- Lancha «Electra»

Tren terrestre transportable

Oficinas: Covadonga, 24, bajo

TELÉFONO 1743

Dirección telegráfica: JAENICKE

G I J Ó N

S. A. ESPAÑOLA DE LUBRIFICANTES

ACEITES, GRASAS Y EFECTOS NAVALES IMPORTACIÓN DIRECTA

DEPÓSITO PARA ASTURIAS

Vda. de DIEGO MURILLO

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

NIGANOR NOVAL HEVIA

G I J Ó N

MADERAS PARA MINAS
SIERRAS MECÁNICAS
Y CARBONES

Armador del vapor C. HEVIA
220 tons.

SANZ CRESPO, 25 Y 27
Teléfono 11-37

TALLERES DE G. RIERA

G I J Ó N

(Próximos al puerto del Musel)

Teléfono 34-44

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

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, cabrías, 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 Consignatario de buques



Fletamentos



Agente de la Compañía Naviera

SOTA y AZNAR

Telegráficas: JESUSGARCIA

Teléfono 2484

Paseo de Pereda, 22, bajo + SANTANDER

De venta en
Droguerías,
Ferreterías
y
Efectos Navales



Viuda de Antonio López de Haro

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

Agente de:

Cía. Naviera SOTA y AZNAR, de Bilbao.

(Línea de cabotaje entre todos los puertos de la Península, Norte de África y Baleares. Línea comercial mensual a América del Sur)

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

Tampa Inter-ocean Steamship C^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.^{la} 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 «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