



AÑO VI

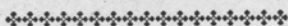
GIJON 15 DE ABRIL DE 1935.

NÚM. 107

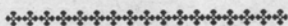
ANTONIO T. VEGA

GIJON

Consignación y fletamento de buques



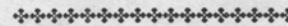
Seguros marítimos



Suministro de carboneras en todos los puertos



Corredor para la compra-venta de buques



Agentes en todos los puertos



DIRECCIONES

Postal: Apartado 84 ♦ Telegráfica: Vega ♦ Teléfono 19-00

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

GIJON

APARTADO 90

TELÉFONO 24-00

A. PAQUET

TELEG } PAQUET
TELEF } PAQUET

CONSIGNATARIO

MUELLE, 2-4-6 - GIJÓN

AGENTE DE ADUANAS

Compañía Trasmediterránea

C.º G.º Transatlantique

PENÍNSULA - AFRICA - CANARIAS

CUBA - MEJICO - ESTADOS UNIDOS

AGENCIA CONSULAR DE FRANCIA

“SHELL”

“FLINTKOTE”

— LUBRIFICANTES Y ASFALTOS —

|| ANTICORROSIVO - IMPERMEABILIZANTE - AISLANTE

EMULSIONES “COMPAS” ASFÁLTICAS

LISBOA PORTUGAL

MANUEL LLORET Y BOU

Praça Duque da Terceira, 25-26-27

CONSIGNATARIO de BUQUES (Unico Consignatario español en Portugal)

Agente de la Compañía Transatlántica-Barcelona

Telegramas: “LLORET” - Teléfono 26447 - Apartado 332

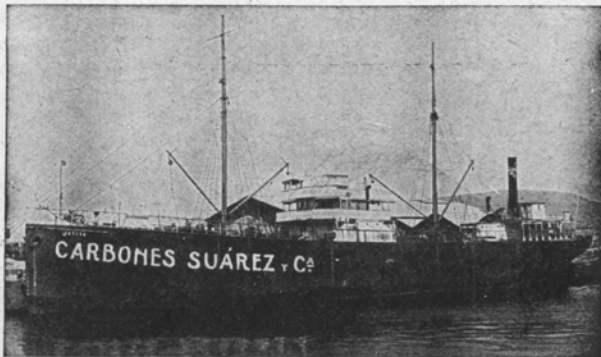
Reservado para la leche en polvo

“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) > —



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

SUGURSALES en MARIN, VILLAGARCIA y SANTIAGO

Tele ^{gramas} _{fonemas} } SUARECES

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

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

Especialidad en Buques pesqueros

SENABRE

CORDELERÍA Y REDES
VAPORES PESQUEROS

VILLAJYOUSA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

CADIZ: Plocía, 13.

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

VILLAJYOUSA (Casa Central).

TELÉFONOS:

N.º 2734

N.º 2724

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

“ASTURIAS MARÍTIMA”

TARIFA DE ANUNCIOS POR INSERCIÓN

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

FILATURAS VALENCIANAS REDÓN, S. A.

Fábrica en Paterna - Telf. 22

Valencia, Ruiz de Lihory, 7 - Telf. 15453

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



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



"EL ÁNCORA"

EFFECTOS NAVALES

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

ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

GIJÓN

MUELLE, 30

TELÉFONO 31-38

Direc. Telg.: ÁNCORA

BANCO MINERO INDUSTRIAL DE ASTURIAS

GIJÓN

CAPITAL: 10.000.000 DE PESETAS

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

Compra-venta de monedas y billetes extranjeros
CAJA DE AHORROS

Intereses que abona: 3 por 100 anual

Dirección Telegráfica: BANMINAS

ABAITUA Y COMPAÑIA

Representantes de la Sociedad Metalúrgica DURO - FELGUERA

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

SEGUROS MARÍTIMOS

Telegramas "Abaituaco" - Teléfono 15.755

BILBAO - Plaza Elíptica, n.º 1

CORDELERIAS REUNIDAS, S.A.

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

MADRID

Dirección telegráfica:

CORESA

Nuestras especialidades para la pesca:

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



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



FABRICAS:

Andrés Garriga, Barcelona.

Jaime Ribó, Badalona.

Cordelería Domenech Hermanos, S. A., Badalona.

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

Hiladora Illicitana, S. A., Elche.

Hijos de Arrarte, S. L., Santander.

LIQUIDADOR DE AVERÍAS

LUIS HERMIDA HIGUERAS

CONSULTOR MARÍTIMO

MANUEL CORTINA, 10
MADRID

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: SAIREVA
TELÉFONO 35.577

"Fundición Guillermo"

Funde piezas hasta 1.500 kilos de peso en hierro y bronce

Garantiza piezas exentas de poros

TELÉFONO 1831

APARTADO 220

Taller:

Marqués de San Esteban
Vías de Fomento

GIJÓN

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. TREVILLA	280 »	AMADA	140 »
LOLA	260 »	CONCHITA	120 »
MAGDALENA	260 »	ANGELES	120 »
CARMEN	260 »	PRUDENCIA	120 »
PACO GARCIA	220 »	JOAQUINA	120 »

FLETES ECONÓMICOS

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



AÑO VI

GIJON 15 DE ABRIL DE 1935

NÚM. 107

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

EL ESTUDIO DE LA NAVEGACIÓN DE CABOTAJE

Se abre una información para remediar la crisis

Pocos son los que ignoran el estado precario en que se desenvuelve la navegación de cabotaje nacional, llegando a un extremo insostenible para los navieros que, meses tras meses, principalmente de cuatro años a esta parte, vienen sufriendo pérdidas de importancia tal que a muchos de ellos los ha colocado en inminente estado de ruina. Factores distintos influyen cerca de esta actividad para convertirla en negocio de verdadero desastre. El principal de ellos es, desde luego, la carencia de tráfico de mercancías por vía marítima ante el descenso adquisitivo de los mercados, que al ser insuficiente para que la flota nacional se mueva en su totalidad, obliga a la paralización de muchos barcos—más de 300.000 toneladas hay amarradas en nuestros puertos—y promueve por otra parte una competencia inusitada que, como secuela, tradúcese en baratura de fletes, con cuyos tipos es de punto menos que imposible cubrir los gastos de explotación que hoy en día han de soportar los armadores, pues se da el peregrino caso de que mientras los fletes continúan en su tendencia bajista, los gravámenes, cargas y salarios que han de satisfacer los buques en tráfico, van en continuo aumento.

Así se ha expuesto en diferentes ocasiones

a los Poderes Públicos sin conseguir que prestasen la debida atención a tamaño problema; pero ahora, parece ser que han comprendido su dilatado error, así se desprende del Oficio que el Inspector General de Navegación, de la Subsecretaría de la Marina civil ha hecho circular a las Delegaciones Marítimas del litoral para conocimiento de los navieros.

Dicho Oficio dice así:

«Sírvasse V. S. comunicar a los navieros con domicilio en esa provincia, que tengan buques destinados a la navegación de cabotaje nacional, la conveniencia de que informen a la mayor brevedad posible a esta Inspección, y por conducto de esa Delegación Marítima, sobre los puntos siguientes:

1.º Gastos de tráfico y de explotación que, a juicio de cada empresa, puedan disminuirse y modo de realizarlo.

2.º Tarifas ferroviarias que compiten con líneas de navegación de cabotaje nacional y base que, a juicio de cada naviero, debieran servir de fundamento a una coordinación de tarifas terrestres y marítimas en nuestro litoral.

3.º Facilidades y economías que podrían obtenerse para el cabotaje nacional en los servicios de Sanidad marítima, Aduanas y Marina civil.»

No se oculta a nadie la importancia de este escrito, y entendemos que a la información que se abra deben acudir todos los navieros exponiendo las necesidades que existen de modificar algunos de los servicios y aminorar los gastos y tarifas en vigor. Sabemos que la Asociación de Navieros de Asturias y algunas otras agrupaciones semejantes, están preparando sendos informes a este fin, para lo cual recaban de todos los armadores la debida cooperación a fin de que lleguen a conocimiento de la Inspección General de Navegación todas aquellos puntos que pueden ser objeto de revisión y que, una vez modificados, faciliten el tráfico nacional de cabotaje en forma tal que su existencia sea más soportable que al presente. No es de dudar que los navieros sepan aprovechar esta oportunidad que atendida debidamente de quienes dimana, permita un movimiento más adecuado de la navegación costera.

Muchos son los puntos que se nos ocurren pudieran ser modificados; pero como la exposición detallada de éstos y las normas a introducir ocuparían un extenso espacio, del cual no disponemos, hemos de limitarnos por hoy a una somera enumeración de los mismos, que sirva de recordatorio a los navieros para que con ellos a la vista acudan a la información que se les invita:

El Impuesto de Tráfico Marítimo, transformación a que se han derivado las antiguas derramas por cuyo concepto se satisfacen 0,25 pesetas por ton., pero que quedará reducido a 0,10 una vez en vigor el proyecto de Comunicaciones Marítimas, es un gravamen que debe desaparecer totalmente. Los Derechos Obvencionales son muy elevados y su aplicación en los permisos para las operaciones efectuadas en horas extras en el embarque y desembarque de determinadas mercancías, no tienen razón de existir. Los Impuestos de Transporte así como los de Junta de Obras y las tarifas por los servicios de utillaje en la mayoría de los puertos, precisan de una importante rebaja, dado lo gravosos que son. Otro tanto debe hacerse con los servicios de Prácticos, cuyos

titulares, si estuvieran pagados por el Estado, aunque con una remuneración decorosa, podrían ajustarse las tarifas de forma tal que, sin ser ninguna carga para el Erario público, permitiría una gran rebaja en estos capítulos, a pesar de que se suprimieran algunos servicios que son innecesarios, pero que figuran ahora como obligatorios.

Las operaciones de carga, descarga y estiba resultan muy gravosas para el buque, debido a los elevados jornales que perciben los obreros de los puertos, que son además considerablemente recargados por las altas primas que fijan las Compañías de seguros para los accidentes de trabajo, como también lo son aquellas que se aplican para las tripulaciones, desde abril de 1933 (las primeras tienden a ser rebajadas por lo dispuesto en reciente Decreto del Ministerio de Trabajo, y en cuanto a las segundas, remitimos a nuestros lectores el artículo aparecido en esta Revista en su número de 1.º de diciembre último, págs. 11 y 12.

Un absurdo que no debe prevalecer es la contribución industrial a los armadores que poseen buques menores de 500 tons. de arqueo, mientras que los de mayor tonelaje están exentos de esta carga.

Y, por último, una revisión del cuadro indicador del personal que llevan los buques, introduciendo una reglamentación que, sin vulnerar la jornada de ocho horas, permita acoplarlo para que las nóminas no resulten tan elevadas como actualmente, lo que si bien de momento pudiera producir mayor número de obreros en paro, esto no sería más que transitorio por cuanto que en breve tiempo volverían al tráfico bastantes de los buques que hoy día hay amarrados, encontrando colocación más personal que el que pudiera desembarcar con la modificación que se implantase.

Esto y una acertada distribución de los buques por tráfico que evite la excesiva concurrencia de éstos a determinados sectores, originando la competencia ruinosa que ahora predomina, son medidas que se imponen para que nuestra navegación costera adquiera al necesario desahogo para su desenvolvimiento normal.



MERCADO DE FLETES

Si bien a principios de mes la demanda de buques era floja por lo menos aparecían diariamente órdenes en este mercado que permitían, aunque con dificultad, mover parte del tonelaje que concurre a los puertos asturianos; pero a medida que transcurrió la quincena se hizo más sensible la falta de requerimientos y en los últimos días de la misma la quietud ha sido casi completa. Al presentarse contadas órdenes nuevas, da lugar a que haya bastantes barcos disponibles y que los navieros ofrezcan éstos con insistencia sin conseguir viaje oportunamente, sino después de varios días de espera y casi siempre a tipos de flete que no permitirán utilidades.

Por estos motivos, abundan buques de todos los portes, puesto que la falta de demanda comprende todas las direcciones, incluso en el sector del Cantábrico, en el cual la paralización es inusitada.

La crítica situación de este mercado, ya manifiesta en el mes actual, deja al descubierto cual será en los meses próximos, en los cuales normalmente sufre descenso el tráfico de carbones. Por otra parte, los deseos de los armadores para colocar sus buques y la falta de viajes, ha sido suficiente en estos días ya para provocar un pequeño descenso en los tipos de flete, a pesar de las cotizaciones tan alambicadas que vienen rigiendo de antes.

En los viajes de retorno también se nota la falta de animación, siendo reducido el número de operaciones que salen al mercado; aparte de que los precios de flete que se pagán, por lo bajos que son, carecen de interés para los armadores. Sólo abundan los transportes de maderas para minas y no mucho, ya que casi todas las empresas hulleras tienen gran cantidad de éstas en depósito.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

San Sebastián..—Vp.	300 ts.	Ptas. 11,50	Langreo
Id. ..— »	200 ts.	» 12,—	Id.
Id. ..— »	180 ts.	» 12,25	Norte
Bilbao.....— »	3.800 ts.	» 7,—	Langreo
Id.— »	600 ts.	» 7,—	Norte
Id.— »	400 ts.	» 10,50	Langreo
Santander.....— »	400 ts.	» 9,—	Id.
Id.— »	300 ts.	» 8,50	Norte
Id.— »	200 ts.	» 10,—	Langreo
Coruña.....— »	260 ts.	» 10,—	Id.
Vigo.....— »	300 ts.	» 13,50	Id.
Id.— »	200 ts.	» 13,75	Id.
Cádiz.....— »	1.500 ts.	» 13,25	Norte
Sevilla.....— »	1.200 ts.	» 13,50	Langreo
Huelva.....— »	2.000 ts.	» 13,25	Id.
Málaga.....— »	3.700 ts.	» 13,—	Id.

PRAVIA a

Pasajes.....—Vp.	800 ts.	Ptas. 9,—
San Sebastián.....— »	200 ts.	» 12,—
Bilbao.....— »	3.000 ts.	» 7,—
Id.— »	1.000 ts.	» 7,10
Id.— »	900 ts.	» 8,50
Id.— »	200 ts.	» 10,—
Coruña.....— »	850 ts.	» 10,—
Vigo.....— »	800 ts.	» 13,—
Sevilla.....— »	2.000 ts.	» 14,—

RETORNOS:

Pinatar-Pravia..—Vp.	1.500 ts.	sal	Ptas. 12,50
Villagarcía-Musel — »	400 ts.	pinos	» 9,—
Bilbao-Musel...— »	500 ts.	mineral	» 5,—

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"



FEDERICO G. FIERRO

ARMADOR Y CONSIGNATARIO
Comisionista y Agente de Aduanas
Banquero

Carbones - Seguros - Fletamentos
Cementos-Agua potable para buques

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

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

TELÉFONO núm. 20

Dirección Telegráfica y Telefónica: FIERROS
SAN ESTEBAN DE PRAVIA

TALLERES DEL ASTILLERO

SOCIEDAD ANÓNIMA

ASTILLERO (Santander)

MATERIAL PARA FERROCARRILES

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

DIQUE SECO

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE BUQUES

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES DE

MÁQUINAS, CALDERAS, ETC.

MAQUINARIA Y MATERIAL PARA OBRAS

PÚBLICAS Y PUERTOS

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: TALLERES

DIRECCIÓN POSTAL: APARTADO N.º 10

ASTILLERO (SANTANDER)

TELÉFONO NÚM. 20



MERCADO DE CARBONES



La restricción de demanda de los carbones asturianos que apuntamos hace quince días, ha ido en aumento en estas dos últimas semanas, siendo actualmente muy limitados los pedidos que reciben las empresas hulleras. Hay clases que no tienen compradores, como sucede con los cribados cuya salida está reducida al mínimo, obligando a que sean depositados en gran cantidad; también son menores los requerimientos de galletas, aunque no es de extrañar ocurra esto en la época actual, ya libre de fríos y, por lo tanto, menor el consumo de carbones para usos domésticos; las granzas y menudos son clases que por el momento tienen mayor aceptación y a base de las mismas son formados la generalidad de los cargamentos que se embarcan por estos puertos.

Es imposible también confiar en una próxima reacción del mercado, ya que las industrias consumidoras de hulla no logran la actividad deseada que pudiera promover más pedidos de combustible. Esto por un lado y por otro el que continúen las importaciones de carbón extranjero, a pesar de las medidas que se anunciaron hace meses por parte del Comité Su-

perior de Combustibles de suspender temporalmente la introducción de hulla exótica, hacen que la industria carbonera asturiana viva en precario, sin la esperanza de un próximo remedio de la situación.

En los últimos días de marzo y en los primeros del mes actual ha sido despachado un considerable número de barcos; pero ya en la pasada semana hubo alguna menor actividad. Quedan todavía los turnos con bastantes inscripciones de tonelaje sometido a ellos. Las esperas, tanto por el ferrocarril de Langreo como por el del Norte, aunque no muy prolongadas, no son tan breves como lo fueron en anteriores quincenas. Durante la primera decena de abril los embarques de carbón por los tres principales puertos de esta región han sido los siguientes: por Gijón - Musel 56.014 tons.; por San Esteban de Pravia 19.952, y por Avilés 18.200.

Los precios para suministros a industrias obligadas continúan sin alteración; para consumo libre, los precios que se cotizan son, para todas las clases de carbones, inferiores a los fijados oficialmente.

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

¿UNA INDUSTRIA ARTIFICIAL?

— 10 —
POR VICTORIANO CASTAÑO SANJUAN

Es frecuente utilizar en la conversación, en conferencias, en discursos y aun en escritos, una más que regular proporcionalidad de vocablos y frases, no ajustadas debidamente a la concreción de la idea que pretendemos exponer.

En el orden opuesto, corrientemente formamos juicios o aceptamos opiniones ajenas que se nos presentan condensadas en una palabra o en una corta oración, sin detenernos a meditar sobre el acierto o error posible que pueda encerrar tal expresión, con respecto al fondo del asunto.

Uno y otro caso son motivados, sin duda, a ese ya desmesurado afán de la brevedad en todo, tan característico de nuestro siglo: bueno es que se ponga un límite al extremo contrario, al del siglo XIX, propicio a la ampulosidad oratoria y al lirismo hiperbólico en grado aumentativo, pero sin que esto nos haga caer en el vicio contrario, tan pernicioso y nefasto como aquél.

Con esta tendencia hacia lo breve y constreñido, pretende la humanidad dominar en absoluto toda la gama de conocimientos que el ardiente deseo de encontrar la verdad lleva consigo. Mas como la capacidad intelectual no se desarrolla en igual proporción, necesariamente se traduce ese deseo de dominar el espacio, en una obligada limitación del tiempo e imperiosamente nos dejamos arrollar por el vértigo que produce la sucesión veloz de los acontecimientos cotidianos.

El ideal para cualquiera de nuestros Ministros o Administradores públicos, tomados como tipos de hombres que deben resolver y dictaminar sobre el máximo de asuntos en el

mínimum de tiempo, sería poder hacerse cargo de cada problema sometido a su arbitrio, con una sola palabra o a todo lo más con una brevísima locución.

De aquí que los políticos sean tan dados a las frases hechas: «la industria hullera asturiana es una industria artificial», les ha soplado al oído el consejero o amigo de turno y no necesitaron más para formar el juicio que, a buen seguro, se reflejará más tarde o más temprano en las disposiciones u orientaciones gubernamentales.

No más de ocho días hace que un ilustre escritor decía estudiando un caso semejante al que nosotros venimos comentando: «La mitad, por lo menos, de los antagonismos e incompatibilidades que separan a los hombres, estriba en la arbitraria interpretación de las palabras. Las gentes, con ligereza superlativa, anteponen la palabra al concepto de la idea, en vez de primero definir clara, concisa y entera la idea; buscar luego el término representativo. La vaga y temerosa repulsión por la rebeldía, les lleva a anatematizar cuanto atañe de cerca o de lejos a tal modalidad; es más, ni tan siquiera buscan el posible contenido ideológico, sino que aceptan la fonética sentimental».

Este peligro de formar conceptos falsos de las cosas, es común a la humanidad, que gana en tiempo lo que pierde en acierto: nacen de la comparación de juicios no bien establecidos, porque a su vez éstos provienen de conocimientos torcidamente adquiridos o interpretados.

Mientras tal caso ocurra en personas que no ejerzan función directiva, la cuestión no

pasa de producir en ellas un motivo de error sin gran transcendencia para el resto de las gentes, pero cuando ese juicio es atributo de una personalidad con facultades de gobierno o dirección, el efecto excede a su propio ser y las consecuencias caen sobre los demás en proporción que no puede predecirse.

Y si por añadidura, el razonamiento de esa personalidad, consecuencia de una aprehensión deficiente, se establece acerca de temas de orden económico, al peligro de gobernar con desacierto habrá que aumentar la posibilidad trágica de una crisis infructuosamente conjurada o mal resuelta, con toda la secuela de hambres, ruinas y miserias.

Un ejemplo nos auxiliará a comprender mejor esta explicación: si un don Nadie juzga acertada la actuación mediocre de un artista teatral, el resultado no será otro que el de escucharse unos aplausos aislados seguidos probablemente del correspondiente siseo. Si ese don Nadie resultare ser un Jefe de claqué, su influencia no sería ya despreciable, sino que muy posiblemente resultaría en no pocos casos decisiva.

Si en otro aspecto, lo que el tal don Nadie admira o repudia es la calidad de las frutas mediterráneas, la consecuencia será que en su casa se consuman o no, sin grave influencia sobre el mercado; pero si el opinante es un Jefe político, que ha de gobernar en este o en otro sentido sobre la protección o abandono de aquella riqueza, fácil es adivinar que el hecho puede ser sencillamente catastrófico.

Muchos de los que oyeron la frase que venimos comentando, sin pararse a más la aceptaron como artículo de fe—de tales labios salía—, pensando que la industria hullera asturiana era como la vida de esos enfermos preagónicos, prolongada *artificialmente* unas horas más,

merced a la aplicación de los adecuados estimulantes.

Y también, coincidiendo acaso con un vago recuerdo de que el carbón estaba caro, pensaron que muy en breve terminaría por extinguirse aquélla. Así lo estarán esperando ya—lo hemos oído en más de una ocasión— y sospechan que se perdió una gran oportunidad en octubre último, de liquidar de una vez la sentenciada existencia de esa famélica industria a cuya prolongación vital se están cansando de contribuir.

No dudamos que para quienes conocen nuestra industria hullera, carece de sentido aquella expresión; pero no olvidemos que son infinitamente más quienes la desconocen y que forman, como todos, parte de la opinión nacional, cuando no, como en el caso que hemos recogido, de la más alta alcurnia de la gobernación del país.

A todos los productores de carbón nacional, pues, y a todos los asturianos, interesa desarraigar de la mentalidad común española, esa falsa e injusta imputación. No, la industria hullera nacional, *no es una industria artificial* en ninguno de los sentidos que quiera darse a esta frase, según hemos analizado en nuestra ya extensa intervención.

Por el contrario, la industria hullera nacional, es básica y esencial para la Patria, como lo es la respectiva para todas aquellas naciones que se precian de ser poseedores de yacimientos carboníferos: tiene vida propia y bastante para desenvolverse dentro del ritmo económico del país y la explotación de la riqueza contenida en los depósitos carboníferos con que la Naturaleza dotó a España, como la de cualquiera otra substancia de aprovechamiento industrial, debe ser norma inflexible de toda política que se titule nacional.



SOCIEDAD ANONIMA DE
Motores Deutsche Werke
 — Dirección: BARCELONA - Provenza, 314 —

Se bota al agua el nuevo pesquero «Bayona»

El día 6 del actual ha sido botado al agua en nuestro puerto el nuevo buque pesquero «Bayona», que acaba de ser construido en los Astilleros del Cantábrico, establecidos en esta población.

El aspecto del nuevo buque es magnífico. Desplaza 140 tons. y tiene 28 mts. de eslora, 6 de manga y 3,50 de puntal. Cuenta con telefonía sin hilos y sonda eléctrica. La maquinaria es de 180 H. P. y fué construída en los talleres mecánicos que poseen los Sres. Hijos de Ángel Ojeda, los cuales son, al propio tiempo, dueños del «Bayona».

También cuenta este buque con neveras para la conservación de cuarenta tons. de pescado y con amplios camarotes para la tripulación, los cuales tienen una moderna factura.

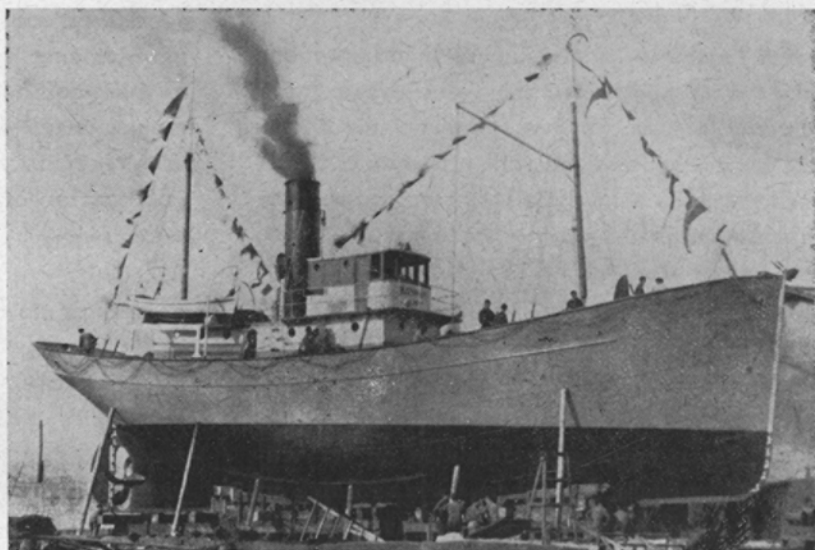
Es de advertir que los señores de Ojeda venían construyendo sus buques en Vigo, a excepción de los tres últimos que lo fueron en Gijón, y es de advertir que estos armadores poseen dieciseis buques de pesca.

Dato también de importancia es el de que los Astilleros del Cantábrico constuyeron el «Bayona» en el corto término de seis meses.

En el acomodamiento del personal, lleva este buque una innovación altamente práctica y beneficiosa para la dotación del mismo. Esta innovación consiste en que el rancho de la tripulación va a popa, y desde dicho alojamiento, sin salir a cubierta, en casos de mal

tiempo, pueden acudir a servir todas las exigencias de la ruta y navegación, sin estar expuestos a los peligros que representan para la dotación del buque los movimientos de cubierta durante el temporal en alta mar.

Cuanto han visto el «Bayona» no dicen más que alabanzas para el mismo, haciendo resaltar lo perfecto y acabado del trabajo reali-



zando por los ya importantes talleres de «Astilleros del Cantábrico» S. L., en la construcción de este buque, que viene poniendo de relieve la competencia de una industria gijonesa, la que en poco tiempo ha sabido colocarse a la altura de sus similares de toda la nación.

A pesar de la crisis que estamos atravesando, la tenacidad de estos industriales hace que sea aumentada la flota gijonesa, con lo que no solamente se enriquece ésta, sino que se alivia el paro obrero, evitando su extensión.

Todo esto hace que felicitemos, tanto a los armadores como a la Casa constructora del «Bayona».



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

Las tendencias de recuperación que se apuntaban en la anterior quincena continuaron afirmándose en la mayor parte de los días de ésta debido, sobre todo, a la buena situación de los mercados de granos, por la escasez de los «stocks» y de la oferta europea. Esta situación alista en los precios de los principales productos de tráfico, refluye favorablemente sobre los fletes, sumándose estos efectos a las consecuencias de las medidas adoptadas por los navieros del Plata para mantener en un tipo mínimo remunerador a las operaciones.

El sector del Plata se desenvuelve en las firmes condiciones que dejamos apuntadas. Se fleta para embarque inmediato, buque de seis mil tons. con un cargamento de granos, de Santa Fe a Callao, al tipo de 15/—. De San Lorenzo a varios puertos a elegir del R. U.—excluyendo pequeños puertos irlandeses—buque de 6.500 tons., mayo 10 al 25, a razón de 16/9. Y de Necochea y Mar del Plata o Bahía Blanca, a Amberes, cargamento de trigo, 8.300 tons., para la primera quincena de mayo, al tipo de 15/6.

No ha variado la situación en la zona norteamericana, donde las transacciones son escasas y en condiciones desfavorables; se hacen algunos fletes de Canadá para granos o hierros de desguace y el sector de azúcar antillano en el que, por excepción, se observa una relativa actividad. Se hacen fletes para chatarras desde puertos del Norte al Danubio, 6.500 tons., a razón de 3,35 dólares, para la última decena de mayo.

Las actividades en los mercados de granos, dejan sentir su influencia favorable sobre el tráfico marítimo de las zonas orientales. Se fleta buque de 7.800 toneladas, embarque inmediato, de Sydney al Mediterráneo, Reino Unido y Continente al tipo de 20/—.

CARBONES

El tráfico de carbones en el sector de Cardiff como, en general, en toda la zona galesa se resiente todavía de la incertidumbre de las negociaciones con Italia. La exportación a este país decrece continuamente; en 1913 era de 9,5 millones de tons. y en el 1934 fué sólo de 4,5 millones; para este año Italia ha anunciado su propósito de admitir más que un 80 por 100 de la cifra de 1934. Los coques, aglomerados y la madera de mina continúan manteniendo sus precios anteriores; los cribados tienen días de irregularidad, mientras los menudos se sostienen relativamente bien.

En el mercado de Swansea las antracitas, sobre todo tamaños grandes, tienen poca demanda, excepto las clases superiores cotizadas comparativamente mejor. Las grancillas no son las que están mejor situadas y lo mismo algunas variedades de finos. No hay mala salida para las variedades de consumo doméstico. Continúa retraída la demanda de «carboneras».

En el mercado de Newcastle siguen manteniéndose las firmes condiciones que ya apuntábamos en anteriores referencias. Las variedades superiores de vapor escasean y se cotizan a precios altos. Los «Tyne», superiores y medianos, tienen salidas muy favorables, embarque inmediato y diferido; los Durham, continúan ofreciéndose en exceso; otro tanto sucede con los menudos Tyne y Blyth. Es firme la cotización de coques y metalúrgicos.

La situación en la zona de Glasgow ha continuado mejorando, con una oferta firme para cribabos, «trebles» y clases superiores de los carbones de vapor. Galletillas lavadas también tienen buena demanda y lo mismo sucede con los Fife, carbones de vapor.

En la zona de Hull ha desaparecido la paralización que durante tanto tiempo registramos y se presentan buenas condiciones en general para la mayor parte de las variedades.

Baquera, Kusche & Martín, S. A.

(Casa fundada en 1847)

Consignatarios de Buques - Agentes de Aduanas y Transitarios

Casa central en Málaga - Sucursales en:

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

Dirección { telegráfica } BAKUMAR
 { telefónica }

SOCIEDAD METALURGICA DURO-FELGUERA

Compañía Anónima.- Capital social: 78.000.000 de pesetas



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

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

Sulfato amónico con 20 a 21 por 100 de nitrógeno.

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

HIERROS Y ACEROS laminados en barras de todas clases y formas para el comercio.—VIGUERIA y demás hierros de construcción.—CHAPAS, PLANCHAS y PLANOS ANCHOS para construcciones civiles y navales.—CHAPAS ESPECIALES para calderas.—CARRILES para minas y ferrocarriles de vía ancha y estrecha.—ACERO EXTRADULCE marca X equivalente al hierro sueco.

Los productos de esta Fábrica han sido reconocidos y aceptados por el Registro del Lloyd de Londres.

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

←····→ F L O T A ←····→

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

Dirección Postal: MADRID GIJÓN LA FELGUERA
 Alcalá, 55- Apartado 529. Apartado 51. (Asturias).
 Telegramas - Telefonemas: Duro Duro Duro-Sama

ASPECTOS MARÍTIMOS

LA SEGURIDAD DE LA VIDA EN EL MAR

En Barcelona han tenido efecto, a bordo del vapor «Isla de Gran Canaria», de la Compañía Trasmediterránea, las pruebas de un aparato inventado por el culto e ilustre oficial de Telégrafos don Matías Balsera, gracias al cual se podrán captar las señales de la llamada internacional de socorro SOS, aun cuando el telegrafista no esté, en el instante de la emisión, en su puesto de escucha.

A estas pruebas, que tuvieron carácter oficial, asistieron el delegado marítimo, el jefe de la Sección de Radiotelegrafía de la Compañía Trasmediterránea, el telegrafista del vapor «Isla de Gran Canaria» y sus dos ayudantes y otros invitados.

Con el interesante invento del Sr. Balsera se ha resuelto de manera tan completa como brillante el problema de que los buques puedan lanzar al espacio, en momento de peligro, las llamadas necesarias para que los aparatos «auto alarma» de que aquéllos van equipados, puedan actuar eficazmente. Extraordinaria importancia tiene desde el punto de vista de salvaguardia de la vida en el mar el pequeño aparato construido por el señor Balsera: aparato que, mediante el cierre de una simple llave, transmite automáticamente la señal convenida con una precisión matemática, «a cuya primera llamada» todos los auto alarmas se dispararán, avisando de que un buque se encuentra en inminente peligro.

Resuelto este problema de una manera tan sencilla como eficaz, es de esperar que el Ministerio de Marina y la Subsecretaría de la Marina civil se interesen para que todos los buques sean equipados con el aparato que nos ocupa, haciendo al propio tiempo llegar a Ginebra la noticia de que España se preocupa de la ciencia en beneficio de la humanidad, y vela constantemente por la seguridad de la vida de los navegantes y de los pasajeros que a ellos se confían.

EL FUTURO DE LOS PUERTOS INGLESES

La racionalización naval está en el aire, pero la racionalización de los puertos, como la ha llamado Sir David Owen, no tiene relación con la primera y no pretende, como se ha pensado, sobrepasar las leyes y previsiones económicas. Sus propuestas resultan de su memoria a la Royal Empire Society, sobre el problema del tráfico con Sud Africa, probablemente como él ha dicho, el país más próspero del mundo. En la Unión, todo lo que se refiere al desenvolvimiento de los puertos está considerado desde el punto de vista nacional y en todos ellos las cargas son iguales. Al contrario, los puertos ingleses son cada uno una entidad distinta bajo el control de organismos de funciones y constitución diferentes; existe una enconada competencia, y las tarifas y las cargas de puerto difieren de unos a otros.

Aunque Sir David Owen es opuesto a una nacionalización unificadora, es partidario, en cambio, porque reconoce que sería beneficioso, de llegar a una coordinación de puertos bajo la dirección de una autoridad central, para impedir que aquella desenfrenada competencia continúe, para mancomunar esfuerzos y propósitos en beneficio de todos los puertos de la comunidad.

En un país relativamente nuevo como Sud Africa, la importancia de esta unificación es evidente desde hace mucho tiempo. En Inglaterra, pesan mucho la tradición y la rutina, que lastran y retrasan el progreso, para que no haya de pasar mucho tiempo antes de que comprendamos la utilidad de un régimen análogo.

Las observaciones de Sir Owen plantean de nuevo el problema de la contradicción de intereses entre consumidor y productor que se había creído resolver considerando que la competencia establecería siempre el éxito de lo mejor. Esas ideas están también en crisis.

SIN COMUNICACIONES NACIONALES
CON AMÉRICA DEL SUR

—
POR JUAN B. ROBERT

La Compañía Ybarra ha decidido suprimir totalmente en el mes de abril sus servicios marítimos del Mediterráneo al Río de la Plata, únicos que enlazan regularmente la Península con América del Sur, y que ocupan a cinco grandes y modernos trasatlánticos a motor. Conforme vayan rindiendo viaje de retorno los hermosos navíos (tres de ellos, los mayores de la flota mercante española) irán amarrando en puerto, desembarcando sus tripulaciones.

Ya lo hizo el 6 de marzo en Barcelona el «Cabo Palos», al escribir esta crónica está próximo a efectuarlo el «Cabo Quilates» y después les imitarán los otros tres.

A no ser que el Gobierno se decida a obrar con rapidez y eficacia para impedirlo, evitando así un hecho tan deplorable, digno de provocar el unánime sonrojo nacional.

Muchas corporaciones y representaciones de las fuerzas vivas, han acudido al Gobierno para que no consienta el cese de las únicas comunicaciones marítimas nacionales que nos únen actualmente con la Argentina, el Brasil y el Uruguay. También les han hecho coro algunos diputados a Cortes de diversos matices políticos. No han faltado en cambio, quienes se han mostrado remisos a secundar esa especie de petición de «S. O. S.», alegando que se trata aparentemente de proteger a una empresa particular, olvidando que el sostenimiento de esa línea naviera es un asunto de interés público, tan acentuado y claro como puede revestirlo el caso del más notorio relieve. Además de qué, como escribe Mr. Rondet-Saint en su libro «Les Intérêts Maritimes Français dans l'Amérique Latine», no debemos perder jamás de vista que «defendiendo

ciertos intereses particulares, luchamos por el interés general de la patria, que al fin y al cabo se integra con el fuerte y apretado haz de multitud de intereses particulares». Y al expresarse así el publicista francés, se refiere precisamente a lo capital que considera para Francia la red de comunicaciones marítimas con lo que en su país se denomina capciosamente América Latina, formada por los jóvenes pueblos de origen y lengua ibéricos.

La única solución que de momento compete al Gobierno en este asunto, es conceder un auxilio económico especial a la línea. La petición la cursaron a su tiempo los interesados, advirtiendo la imposibilidad de mantener el servicio, por las pérdidas que les acarrea la contracción universal del tráfico marítimo unida al verdadero derrumbamiento que está sufriendo nuestro comercio de exportación.

Verdad es que existe pendiente de la discusión y aprobación de las Cortes, un amplio y complejo proyecto de Protección a las Industrias y Comunicaciones Marítimas, que comprende un nuevo régimen de líneas marítimas transoceánicas protegidas por el Estado con las correspondientes subvenciones, pero el caso es que hace más de un año que el tal proyecto de ley salió de la moderna Subsecretaría de la Marina Civil y que sólo han transcurrido unas semanas desde que se constituyó la Comisión parlamentaria que ha de dictaminarlo. No precisa ser muy pesimista para suponer que todavía falta una laboriosa y prolongadísima tramitación hasta llegar al momento de que surta resultados reales y prácticos lo que se legisla.

Por lo tanto, urge adoptar medidas de carácter interino.

Están lejanos aquellos tiempos en que las comunicaciones con Sud América las atendían diversas empresas navieras españolas, la benemérita Trasatlántica, la Compañía Pinillos de Cádiz y la Prats (luego Folch, después Anónima de Navegación Trasatlántica de Barcelona).

La Trasatlántica quedó la última con su servicio mensual (antes de 14 expediciones anuales) a cargo de los vapores hace un cuarto de siglo tan soberbios, hoy denominados «Uruguay» y «Argentina». Pero a mediados del año 1932 amarraron ambos buques en Barcelona y desde entonces se han utilizado temporalmente como asilo para vagos y maleantes y en calidad de cárcel flotante para presos políticos. Dos barcos que en sus primeros tiempos tanto honraron el pabellón español en Ultramar, superando en condiciones de todo género a la mayoría de sus competidores extranjeros. ¡Doloroso contraste con su circunstancial destino reciente! que aún se acentúa más si se considera que entretanto existe un riesgo inminente de supresión absoluta de todas nuestras comunicaciones marítimas regulares con la América meridional.

Claro está que los tiempos son malos para el tráfico marítimo trasatlántico, pero ello no es obstáculo para que otras naciones más previsoras mantengan servicios análogos y para que sus barcos hagan escala en los puertos españoles, absorbiendo un buen caudal de carga y pasajeros: la «S. A. Italia», con sus filiales italianas; las compañías francesas «Sud Atlantique», «Chargeurs Reunis», «S. G. de Transports Maritimes» y «France-Amerique»; las líneas inglesas «Royal Mail», «Nelson», «Blue Star» y «Pacific Steam Navigation»; las empresas alemanas «Norddeutscher Lloyd», «Hamburg Amerikan» y «Hamburg Sudamerikanische»; la holandesa «Koninklijke Hollandsche Lloyd» y hasta el «Lloyd Brasileño».

Los trasatlánticos de Ybarra mantenían un servicio mensual por los motobuques «Cabo Palos» y «Cabo Quilates» (botados al agua en 1927, de unas 6.500 toneladas de regis-

tro bruto y velocidad de 12 nudos) y otro con salidas cada 21 días desde el puerto de Genova con escalas en los principales puertos españoles del Mediterráneo, a cargo de los «Cabo San Antonio», «Cabo San Agustín» y «Cabo Santo Tomé», que cuentan menos de cinco años de navegación, cargan más de 12.000 toneladas y andan 15 nudos, siendo todos ellos de construcción nacional.

Durante el año 1934 estos buques transportaron en las travesías Península-Sud América y retorno, 106.334 toneladas de carga y una cantidad de pasajeros que representa el 52 por ciento del pasaje de lujo y clase primera y el 80 por ciento de las demás clases, embarcado en puertos españoles con destino a América del Sur y viceversa. Las líneas extranjeras, se llevaron pues, el 48 por ciento del pasaje de primeras categorías y el 20 por ciento de las clases económicas.

Según nuestra ley de Comunicaciones marítimas de 1909, sobre la que aún descansa el sistema español de protección a la Marina mercante, la subvención que percibía la Compañía Trasatlántica por su línea Mediterráneo-Plata con servicio mensual, era de 1.700.000 pesetas aproximadamente, al año; cifra que después llegó a superar su doble. En el proyecto de ley de Protección a las Industrias y Comunicaciones marítimas, se establecen dos líneas desde la Península al Río de la Plata, una desde el Mediterráneo con 17 expediciones al año, subvencionada con 3.315.000 pesetas; y otra, desde el Cantábrico, con 12 expediciones y 3 millones y medio de subvención.

Desde que cesó la Trasatlántica en su citada línea, el único servicio vigente, prestado por los «Cabos», no ha percibido del Estado otro subsidio que el general de primas a la navegación por milla recorrida. En este concepto acreditó la casa armadora una suma poco mayor del millón y medio de pesetas en 1933. Desconocemos la correspondiente al último año, que no diferirá gran cosa de aquélla.

Basta comparar unas y otras cifras referentes al auxilio del Estado, teniendo en cuenta

el número de viajes de antes y de ahora como hemos expuesto, para comprender que no sería un sacrificio excesivamente gravoso, ni mucho menos estéril, para el Erario público, arbitrar un medio legal para que los servicios hasta este mes en vigor, fueran subsidiados de una manera prudencial, que contuviera su importante déficit financiero, hasta que el proyectado régimen de comunicaciones trasoceá-

nicas pudiera ser establecido. Se trata de gastos reproductivos, cuya economía sólo favorecería a las empresas de navegación extranjeras y que evitaría el amarre de 50.000 toneladas de excelente tonelaje español, el despido de las tripulaciones y todos los perjuicios anejos para el comercio nacional, más los imponderables de orden espiritual en las relaciones hispano-americanas.

ASTILEROS DEL ANTABRICO S.L.

— G I J Ó N —

ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE CONSTRUCCIONES NAVALES

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

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

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

Soldadura Autógena y Eléctrica

Calle de las Artes Gráficas

Teléfono 23-42

INTERESA CONOCER a cuantos tienen relación con asuntos marítimos el libro

“MARINA CIVIL”

(OBRA DOCUMENTADA)

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

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

EL PROBLEMA DEL PARO

La crisis de la navegación liner y la emigración

AUSTRALIA Y CANADÁ PODRÍAN
ABSORBER LOS PARADOS INGLESES Y
FECUNDAR SU RIQUEZA LATENTE. —
LA REANUDACIÓN DEL MOVIMIENTO
EMIGRATORIO PUEDE SALVAR LA NA-
VEGACIÓN LINER. — EQUÍVOCA CON-
DUCTA DE LAS COLONIAS INGRESAS
CON RESPECTO A LA METRÓPOLI

De la Guerra para acá, la industria de transportes marítimos de Inglaterra ha venido sufriendo no sólo de la falta o escasez de mercancías, sino también de emigrantes. La mayor parte de las compañías de liners inglesas tienen su origen en el considerable tráfico de emigración de la última mitad del siglo XIX. Ese tráfico se extingue actualmente y no se ve la manera de reanimarlo.

En el Imperio británico hay cientos de miles de kilómetros cuadrados capaces de alimentar una vasta población blanca, sobre su suelo virgen todavía y que están, por falta de hombres, estériles y desvaluados. En Inglaterra, en cambio, hay más de dos millones de hombres en paro forzoso; pero hasta ahora no ha habido nadie, ni organismos ni personas, que se hayan atrevido a relacionar esos dos problemas interdependientes y que podrían resolverse con fácil reciprocidad: exceso de tierras sin hombres y sobrante de éstos sin trabajo y sin subsistencia que en aquéllas podrían obtener.

Australia y Canadá son decididamente opuestas a la admisión de nuevos emigrantes;

en la inmensa isla oceánica, las asociaciones de trabajadores organizados bajo las inspiraciones socialistas se han opuesto más que nadie y con toda energía a la emigración. Con una población menor que la de Nueva York, Australia necesita para poner a contribución sus enormes recursos naturales, de brazos y de capitales de otros puntos; sin embargo, obligados u ofuscados por un interés inmediato, se niega allí la entrada a los emigrantes en lugar de seguir la política opuesta de darles facilidades, que sería lo procedente. Claro que articular una economía no es cosa fácil y que en Australia misma existe la calamidad universal del paro forzoso.

Sin embargo, esos dos dominios ingleses, encuentran en la metrópoli la defensa militar necesaria para acrecer su riqueza a la sombra de aquella potencia necesaria. Esto es lo que disgusta a los ingleses, que consideran tales medidas contradictorias como una desconsideración insostenible.

No sólo en cuanto se refiera a la emigración, sino a su conducta económica en general, los dominios, al decir de cierta opinión inglesa, están colocados en actitud contraria a los intereses imperiales y cada uno de ellos se considera una unidad económica cerrada sin ocuparse del interés general y concurrente de todos los miembros de la vasta comunidad, que Inglaterra sueña en articular.

El problema de la emigración lleva en sí aparejado este otro problema de la navegación de liners: pero no solo esto, sino un ma-

yor tráfico de mercancías entre los distintos puntos del Imperio, que Inglaterra pretende reservar para su flota. No es sólo Canadá y Australia las que resisten a seguir esas directrices, sino el Africa Austral y la India Inglesa, que llegan a pretender la posesión de una marina propia y entretanto celebran convenios y tratados de navegación con otros países, como el de Africa Austral e Italia, con perjuicio para la marina de la metrópoli.

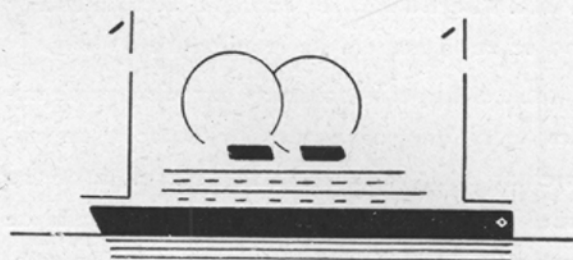
Basta reducir a cifras el problema para darse cuenta de su importancia. Durante los diez años anteriores a la guerra, los habitantes de origen inglés establecidos definitivamente en las dependencias coloniales fueron dos millones y medio; diferencia entre la emigración y la inmigración. Durante los últimos diez años, escasamente medio millón. La diferencia es aproximadamente la cifra de parados que existen hoy en Inglaterra. Claro que no cabría imputar esta anomalía a la conducta de Australia y Canadá solamente, sino a E.E. UU. cuya política restrictiva de emigración afectó considerablemente al Reino Unido.

Pero ni Australia ni Canadá tenían razón ninguna para estas medidas, porque están muy lejos del punto de saturación demográfica que podría justificarlas. Con una extensión aproximada a la de Estados Unidos no tienen la po-

blación de Londres. Las emigraciones inglesas a E.E. UU. entre el tiempo que media desde el descubrimiento de minas auríferas californianas y la guerra mundial, fué el más vasto movimiento migratorio que conoce la humanidad: cerca de 40 millones de personas, que es poco más o menos la población del archipiélago británico.

Australia y Canadá, a poco que enderezaran su economía, podrían acoger medio millón de emigrantes anuales. Seguir, como hacen los países citados la política contraria, es empobrecerse ellos mismos, porque la única riqueza efectiva de los pueblos, hoy como en todos los tiempos, es la potencia humana de trabajo, y, en fin de cuentas, debilitarse ellos mismos y entregarse, a la larga, a la codicia de pueblos vecinos más fuertes en cuya órbita tendrían obligadamente que moverse, faltos de una armada y de un ejército como el inglés que respaldara su independencia.

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

La venta de pescado en domingo

Nuevamente hemos de ocuparnos de tan debatido problema, viejo pleito que sostiene la industria pesquera nacional desde 1932, en que el señor Largo Caballero, entonces Ministro del Trabajo, decretó el cierre dominical de los mercados centrales para la venta de pescado. Más de dos años han transcurrido tratándose este mismo tema con asiduidad en todas las revistas que se ocupan de la actividad pesquera y, sin embargo, continúa siendo el artículo obligado que no podemos evitar, sobre todo, al llegar a las proximidades del verano, durante cuyos meses es cuando se hacen más sensibles los perjuicios que irroga tal régimen, dada la acumulación de pesca que produce la campaña del Grand Sole, que pronto iniciará la flota pesquera española.

Parece increíble que subsista tanto tiempo un decreto que es un verdadero absurdo, por cuya derogación ha sido un continuo machacar con razonamientos irrefutables y exposición de los quebrantos que origina a la industria pesquera y a todos aquellos que tienen alguna relación con la misma en las exportaciones, sin olvidar que al público se le priva de adquirir pescado en domingo y que es lógico que el lunes e incluso el martes desconfie de sus condiciones de salubridad y se abstenga de comprarlo.

Muchas veces se ha dicho que la pesca, por su carácter de industria aleatoria, no puede compararse con las demás riquezas del país, puesto que en éstas el productor tiene la facultad de ajustarse a una fabricación diaria determinada y hacer un gasto de producción para calcular el lucro natural; por el contrario, el armador pesquero corre cotidianamente el albur de encontrar o no el producto que busca y, peor aún, no termina su incertidumbre a la vista de la pesca conseguida, sino que ha de esperar la venta en pública subasta para comprobar si ha habido o no rendimiento.

Además, el pescado, por su prematura descomposición debe ser consumido en el más breve plazo que pueda mediar desde su captura hasta que es servido a la mesa, a fin de que contenga íntegros sus elementos nutritivos, su sabor y presentación, por lo tanto, así como se captura diariamente, también debe venderse y consumirse todos los días. Pero la medida impuesta de cierre dominical no permite que el público del interior pueda degustar este alimento dicho día, so pena de adquirirlo el sábado, y que el lunes y martes, ante el temor de que sea sobrante del sábado, se abstenga de comprarlo; por este motivo, las ventas han sufrido un importante descenso en dicho día y los exportadores se retraen de hacer envíos, pudiendo decirse que las remesas normales están limitadas a cuatro días de la semana.

Nadie ha pretendido que a los empleados de los mercados y de los establecimientos expendedores de pescado de Madrid y Barcelona u otras partes, se les prive del descanso semanal, justa reivindicación que disfrutaban todos los trabajadores hoy día; mas, como ocurre en otras industrias que no pueden paralizarse, en la de venta de pescado el descanso dominical no debe aplicarse y sí establecer un régimen de turnos o bien el descanso en la tarde de un día laborable que no sea sábado.

Esto es lo que se llaman dentro de la ley del descanso excepciones justificadas; pero se comprende que cuando fué hecha la primitiva ley, hace ya más de treinta años, no se pensase en incluir entre las exceptuadas a esta industria, porque entonces la pesca se desarrollaba ordinariamente y apenas estaba industrializada, pero hoy que representa una de nuestras principales fuentes de riqueza, el interés de todos debe estar en no poner obstáculos a su desarrollo.

Por todas estas razones, estimamos de gran

importancia el que el Ministro del Trabajo revise esta cuestión y derogue la parte en que se dispone la prohibición de la venta del pescado en domingo, pues bastantes obstáculos existen ya en el desarrollo de la industria nacional, debido a agentes ajenos a nosotros, para que por nuestra parte busquemos otros que pongan en trance de muerte tan importante riqueza.

Los Poderes Públicos están obligados a atender esta razonada protesta que supone un clamor general en defensa de la industria pesquera española.

PISCIS.

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

ANTONIO SUARDIAZ VALDÉS

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

Servicio de cabotaje entre puertos del Cantábrico

FLOTA

Vapor "Villamanrique" ..	2.200 Tons.	Motonave "Goya"	155 Tons.
Motonave "Cervantes" ..	240 —	— "M. Benlliure" ..	15 —
— "Zuloaga"	240 —	— "Capricho"	135 —
— "D. Quijote" ..	225 —	Vapor "Melchuca"	120 —
— "Sancho Panza" ..	225 —		

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 y 3/4 recursos de tercero.

Capitales asegurados: 33.686.860 PESETAS.
Sinistros pagados: 1.900.336,45 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: 7.740.204 PESETAS.

CIFRAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1933

DELEGACIONES EN TODOS LOS PUERTOS

Autorizado por la Inspección de Seguros y Ahorro en 8 de mayo de 1933

Andrés Ruiz de Velasco

Cabo Noval, n.º 5. - OVIEDO

Carmen, 30, 32 y 34. - GIJÓN

Consignaciones - Fletamentos - Carbones - Seguros

AGENCIA DE ADUANAS - WAGON LITS/COOK

TELÉFONOS { OVIEDO 3590
 { GIJÓN 1905

TELEGRAMAS {
TELEFONEMAS {

RUIDBYVELASCO

{ OVIEDO
 { GIJÓN

APARTADOS {

{ OVIEDO 123
 { GIJÓN 201

CODES {

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



SECCIÓN DE PESCA



DESCENSO EN LAS CAPTURAS

La abundancia de pesca que veníamos registrando en las quincenas anteriores se ha traducido en escasez durante la primera de abril. El buen tiempo favoreció las faenas, pero a éstas no correspondieron las capturas, casi siempre constituídas por exigua cantidad de pescado, principalmente en estos caladeros. Tan es así, que muchas de las parejas de este puerto se trasladaron a otras playas.

Dos han llegado días pasados de la costa de Francia, descargando bastante merluza y pescadilla. No tan fructíferas como el mes pasado fueron las mareas que se obtuvieron en la

Estaca; continua sí abundando la pesca, pero de mala calidad, pues hasta los gallos y pescadilla que capturaron allí, fué de tamaño tan pequeño que tuvo poca aceptación.

Las embarcaciones menores apenas si pescan bocarte y nada de sardina, ya que la vendida aquí en la quincena procedía de otros puertos.

Ante la reducida cantidad de pescado que se puso en venta, los precios tuvieron una importante reacción, volviendo a sufrir altas cotizaciones, que a pesar de ello no permitieron obtener rendimientos a los barcos, por la exigüidad de sus mareas.

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

CLASE DE PESCA	26	27	28	29	30	1	2	3	4	5	6	8	9	10
Merluza.....	2,50	2,59	2,49	2,89	2,39	2,29	2,32	2,48	3,—	2,99	3,—	3,29	3,50	3,—
Pescadilla....	1,20	1,18	1,40	1,32	1,29	1,32	0,39	1,34	1,51	1,29	1,29	1,32	1,30	1,25
Besugo.....	1,29	1,40	1,17	1,40	1,87	»	1,49	1,29	1,30	1,30	»	1,39	1,50	1,49
Panchos.....	0,79	0,63	0,77	0,71	0,61	1,12	0,83	0,78	0,42	0,69	0,90	0,86	0,73	0,83
Gallos.....	1,10	1,14	1,22	1,32	1,26	0,50	1,19	1,15	1,33	1,20	1,16	1,—	1,—	1,27
Congrio.....	1,70	1,79	1,69	1,83	1,69	1,16	1,34	1,60	1,69	1,63	1,69	1,69	1,83	1,80
Congria.....	1,29	1,29	1,47	1,39	1,50	1,—	1,28	1,—	1,28	1,—	1,38	1,30	»	1,30
Salmonetes...	2,50	2,34	2,59	2,50	2,29	2,29	2,63	2,46	»	2,76	2,70	2,27	3,12	2,65
Mero.....	2,30	»	2,44	»	2,50	»	2,40	»	3,—	»	»	»	»	»
Abadejo.....	1,09	1,—	1,—	»	1,—	1,08	1,29	1,10	»	1,13	»	1,30	»	1,29
Barbadas....	0,76	0,64	1,30	0,76	1,—	0,66	0,63	0,68	0,86	0,71	0,71	1,10	0,69	0,80
Potas.....	0,52	2,74	0,82	0,75	0,63	»	0,83	0,58	»	0,58	0,70	0,61	0,65	0,62
Almejas.....	0,55	0,53	0,96	1,08	1,06	»	»	»	1,25	1,28	0,79	1,01	»	»
Matute.....	0,40	0,36	0,37	0,40	0,34	0,36	0,32	0,43	0,50	0,43	0,38	0,36	0,45	0,39
Pelao.....	0,39	0,44	0,40	0,44	0,41	0,37	0,40	0,36	0,66	0,39	0,50	0,41	0,41	0,42
Chicharros...	0,31	0,40	0,25	0,41	0,33	0,43	0,30	0,41	0,42	0,40	0,40	0,40	0,50	0,39
Sardinias.....	0,56	»	0,49	»	»	0,62	0,76	»	»	0,62	0,59	0,67	»	»
Reyes.....	»	1,39	»	1,28	»	»	»	»	»	»	1,—	»	»	»
Calamares...	»	2,06	»	1,83	»	2,18	1,88	2,15	»	»	»	»	2,91	»
Rubiel.....	»	»	»	»	1,50	»	1,70	»	»	»	»	»	»	»
Centollos....	»	»	»	»	2,22	»	»	»	»	»	2,34	»	»	2,32
Rodaballos...	»	»	»	»	»	»	3,57	»	»	»	3,25	2,45	2,39	2,30
Percebes.....	»	»	»	»	»	»	0,78	»	1,12	0,75	1,53	»	»	»
Lenguados...	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4,42	»	»	»

SOCIEDAD ANONIMA DE
Motores DEUTSCHE WERKE
 Dirección: BARCELONA - Provenza, 314

GIJÓN-MUSEL

Movimiento habido en los turnos para la carga de carbón por estos puertos desde el 26 de Marzo al 10 de Abril de 1935.

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====				
14 Marzo.	28 Marzo.	R. Alonso	4.900	Barcelona.
29 id.	6 Abril.	Norte	5.000	Id.
29 id.	cargando	Ciaño	7.500	Id.
4 Abril.	esperando	Ita	3.500	Sevilla.
5 id.	»	Euzkera	7.000	Barcelona.
8 id.	»	V. Ruiz Senén	5.750	Id.
===== MUSEL - LANGREO.— 2.º TURNO =====				
13 Marzo.	26 Marzo.	Maruja y Aurora.	7.000	Barcelona.
25 id.	29 id.	Monchu	2.300	Adra.
29 id.	6 Abril.	Mina Piquera	5.300	Barcelona.
1 Abril.	cargando	Gumersindc Junquera.	5.500	Id.
4 id.	esperando	L. Caso Cabos	3.500	Vallcarca.
5 id.	»	Sud	4.500	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO.— 3.º TURNO =====				
19 Marzo.	27 Marzo.	Sotón	1.900	Cádiz.
28 id.	29 id.	Ruda	480	Ferrol.
29 id.	3 Abril.	Compostela	2.000	Santander.
29 id.	5 id.	Abando	2.600	Vallcarca.
1 Abril.	cargando	Ulia	3.800	Bilbao.
2 id.	esperando	Castro Alen	1.300	Huelva.
5 id.	»	Genoveva Fierro	2.300	Huelva y Motril.
8 id.	»	Astur.	1.200	Sevilla.
===== MUSEL - LANGREO.— 4.º TURNO =====				
19 Marzo.	26 Marzo.	San Ireneo	600	Pasajes.
19 id.	28 id.	Caranza	500	Vigo.
20 id.	29 id.	Alejandro	400	Bilbao.
23 id.	1 Abril.	Iturri-Ripa	400	Id.
28 id.	2 id.	Mari Begoña	430	Id.
1 Abril.	3 id.	Hernani	420	San Sebastián.
1 id.	5 id.	Juan Artaza	580	Pasajes.
2 id.	6 id.	Iturri Ripa	400	Bilbao.
5 id.	cargando	Alejandro	400	Id.
5 id.	esperando	M. Santiuste	500	Santander.
8 id.	»	Caranza	550	Bilbao.
10 id.	»	San Ireneo	620	Vigo.
10 id.	»	Iturri-Ripa	400	Bilbao.
10 id.	»	Astillero	400	San Sebastián.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
27 Marzo.	28 Marzo.	C. de Zubiría.	4.600	Valencia.
29 id.	2 Abril.	V. de Chávarri	4.600	Id.
30 id.	2 id.	Llodio	340	Bilbao.
1 Abril.	3 id.	Sama	1.000	Id.
4 id.	6 id.	Fernando Luis de Ibarra	4.600	Tarragona.
5 id.	6 id.	Llodio	300	Bilbao.
8 id.	9 id.	Mina Carrio	3.800	Valencia.
8 id.	10 id.	Sama.	640	Bilbao.
8 id.	10 id.	Hernani	420	San Sebastián.

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS				
11 Marzo.	27 Marzo.	Deva.	2.250	Barcelona.
14 id.	3 Abril.	R. Alonso	1.200	Id.
19 id.	26 Marzo.	Jesús Antonio	1.500	Cartagena.
19 id.	27 id.	Belarmina	140	Coruña.
22 id.	26 id.	San Eduardo	300	Bilbao.
23 id.	26 id.	Llodio	900	Id.
25 id.	26 id.	Sama.	1.000	Bilbao.
25 id.	27 id.	Juan Artaza	560	Pasajes.
25 id.	1 Abril.	Bodón	800	Bilbao.
26 id.	2 id.	Mont Seny	840	Pasajes.
29 id.	3 id.	Llodio	560	Bilbao.
30 id.	4 id.	F. R. San Pedro	3.700	Id.
30 id.	2 id.	M. Santiuste	500	Santander.
30 id.	2 id.	San Eduardo	300	Bilbao.
1 Abril.	10 id.	Castro Alen	700	Huelva.
2 id.	6 id.	Ruda	500	Ferrol.
3 id.	5 id.	M. Junquera	620	Bibao.
3 id.	3 id.	M. Coto	350	Santander.
3 id.	9 id.	Cartes	150	Coruña.
3 id.	6 id.	Mont Seny	840	Pasajes.
4 id.	8 id.	Mari Begofña	420	Bilbao.
4 id.	cargando	Mieres	4.340	Barcelona.
5 id.	6 Abril.	Llodio	600	Bilbao.
8 id.	9 id.	Goya.	154	Coruña.
8 id.	esperando	Belarmina	140	Id.
8 id.	cargando	M. Junquera	620	Bilbao.
8 id.	>	Sama	360	Id.
8 id.	9 Abril.	M. Sorriego	160	Santander.
9 id.	esperando	Cervantes	214	Zumaya.
10 id.	cargando	Llodio	900	Bilbao.
GIJON - DARSENA. — F. C. DE LANGREO				
22 Marzo.	27 Marzo.	Edurne	200	Deva.
23 id.	29 id.	Dionisia	250	Bermeo.
23 id.	29 id.	Magdalena	230	Bilbao.
23 id.	1 Abril.	Aller.	200	San Sebastián.
25 id.	3 id.	Rosita	140	Santander.
25 id.	1 id.	Manuel	240	Bilbao.
25 id.	3 id.	Joven Conchita	220	Id.
27 id.	4 id.	P. García.	210	Id.
29 id.	4 id.	Anita	200	Coruña.
29 id.	6 id.	Mariavi	360	Santander.
30 id.	8 id.	Ana	300	Pasajes.
30 id.	8 id.	C. Hevia	220	San Sebastián.
30 id.	9 id.	Josefa Mari	230	Vigo.
30 id.	9 id.	Galicia	230	Coruña.
1 Abril.	10 id.	Pepín Suárez.	95	C. Urdiales.
3 id.	cargando	Airoso	130	Vivero.
3 id.	esperando	Rosita	140	Santander.
4 id.	>	Aller.	220	San Sebastián.
4 id.	>	San Eduardo	300	Bilbao.
5 id.	>	Luis Vives	150	Ferrol.
8 id.	>	Jone Miren	180	Lequeitio.
8 id.	>	Roberto	180	San Sebastián.
8 id.	>	San Jorge	250	Bilbao.
8 id.	>	Ineschu	180	San Sebastián.

A V I L E S

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

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Marzo.				
18 Marzo.	21 Marzo.	Luis Adaro	3.256	Sevilla.
16 id.	22 id.	Erandio	4.261	Cartagena.
22 id.	22 id.	Inogedo	10	Requejada.
14 id.	23 id.	Alfonso Senra	4.553	Alicante.
21 id.	23 id.	Caruso	1.349	Pasajes.
21 id.	23 id.	Antonietta	132	Id.
23 id.	23 id.	Lolina	370	Zumaya.
23 id.	23 id.	Arnao	86	Requejada.
23 id.	23 id.	Juanito	5	Coruña.
24 id.	25 id.	Mari Carmen	390	Vigo.
23 id.	25 id.	Belarmina	135	Betanzos.
25 id.	25 id.	Recalde	124	Ribadeo.
24 id.	25 id.	Brens	6	Coruña.
25 id.	25 id.	Sisarga	5	Vigo.
24 id.	26 id.	Margarita	320	Pasajes.
24 id.	26 id.	Virgen de la Cinta	20	Ferrol.
27 id.	27 id.	Lolina	144	Bilbao.
24 id.	27 id.	Evaristo	5	Vegadeo.
22 id.	27 id.	Adoración	70	Dena.
25 id.	28 id.	Guillermo Schulz	3.622	Cartagena.
25 id.	28 id.	Vito	191	Zumaya.
28 id.	28 id.	Arnao	146	Requejada.
22 id.	28 id.	Unión	126	Dena.
25 id.	28 id.	Río Navia	20	Navia.
21 id.	29 id.	Esles	3.460	Alicante.
27 id.	29 id.	Caruso	1.319	Bilbao.
25 id.	30 id.	Marte	5.705	Barcelona.
TOTAL...			30.100	
1.^a decena de Abril.				
27 Marzo	1 Abril	Santiago López	3.869	Barcelona.
24 id.	1 id.	Lolina	390	Zumaya.
30 id.	1 id.	Arnao	146	Requejada.
24 id.	1 id.	Recalde	8	Navia.
2 Abril	2 id.	Nemrod	80	Marín.
30 Marzo	4 id.	Margarita	310	Zumaya.
3 Abril	4 id.	Monte Faro	176	Betanzos.
3 id.	5 id.	Luis Adaro	3.253	Sevilla.
4 id.	5 id.	Caruso	1.352	Pasajes.
3 id.	5 id.	El Gaitero	8	Luarca.
29 Marzo	6 id.	José Tartiere	3.348	Barcelona.
30 id.	6 id.	Antonio Satrustegui	4.766	Id.
4 Abril	6 id.	Lolina	393	Zumaya.
3 id.	6 id.	Asturias	40	Luarca.
6 id.	8 id.	Recalde	115	Navia.
7 id.	8 id.	Chacartegui	25	Vigo.
7 id.	8 id.	Arnao	7	Bilbao.
7 id.	8 id.	Joven Víctor	4	Coruña.
TOTAL...			18.290	

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

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

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Marzo.				
19 Marzo.	21 Marzo.	M. de Urquijo	2.803	Bilbao.
20 id.	21 id.	Aurora	1.006	Id.
16 id.	21 id.	Iciar	608	Corcubión.
19 id.	21 id.	Lekeitiara	217	San Sebastián.
19 id.	22 id.	Mont Seny	857	Pasajes.
20 id.	22 id.	Asunción	225	San Sebastián.
22 id.	24 id.	F. R. San Pedro	2.015	Bilbao.
21 id.	24 id.	Marzo	1.659	Alicante.
24 id.	25 id.	San Jorge	239	Coruña.
22 id.	25 id.	Jaime Girona	2.124	Bilbao.
25 id.	25 id.	Airoso	110	Vivero.
24 id.	26 id.	Galicia	317	Pasajes.
25 id.	26 id.	Ana	297	Id.
22 id.	26 id.	Mari Eli	986	Bilbao.
24 id.	26 id.	M. de Urquijo	1.956	Id.
24 id.	26 id.	Aurora	731	Id.
27 id.	27 id.	F. R. San Pedro	1.568	Id.
26 id.	27 id.	Astillero	489	Pasajes.
26 id.	28 id.	Zubieta	158	Bilbao.
28 id.	28 id.	El Gaitero	8	Id.
27 id.	28 id.	Juanes	200	San Sebastián.
27 id.	29 id.	José María	510	Pasajes.
28 id.	30 id.	Jaime Girona	1.839	Bilbao.
28 id.	31 id.	Aurora	953	Id.
29 id.	31 id.	M. de Urquijo	2.517	Id.
TOTAL...			24.392	
1.^a decena de Abril.				
26 Marzo	2 id.	B. Zorroza	2.592	Bilbao.
30 id.	2 id.	San Ireneo	553	Coruña.
31 id.	2 id.	Goya	150	Id.
30 id.	2 id.	Lekeitiara	205	Bilbao.
2 Abril	3 id.	Jaime Girona	3.058	Id.
3 id.	4 id.	El Caudal	1.048	Pasajes.
2 id.	4 id.	Bodón	858	Bilbao.
3 id.	4 id.	Cervantes	208	Coruña.
3 id.	5 id.	J. María	513	Pasajes.
3 id.	5 id.	Aurora	1.023	Bilbao.
3 id.	5 id.	M. Urquijo	3.417	Id.
6 id.	6 id.	Zuloaga	175	Ferrol.
6 id.	6 id.	Cabaleiro	60	Vivero.
5 id.	6 id.	Conchita	50	Vegadeo.
6 id.	7 id.	Jaime Girona	2.924	Bilbao.
7 id.	8 id.	Margarita	310	Id.
7 id.	9 id.	El Caudal	1.066	Málaga.
9 id.	9 id.	Aurora	1.027	Bilbao.
9 id.	10 id.	José María	514	Pasajes.
8 id.	10 id.	Lekeitiara	202	San Sebastián.
TOTAL...			19.952	

EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

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

		3. ^a DECENA	1. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.....	Turno 1. ^o	4 888,28	9.130,69
	Id. 2. ^o	6.730,16	7.160,01
	Id. 3. ^o	4.641,08	6.486,52
	Id. 4. ^o	3.131,45	1.845,44
	Grúas chicas.....	661,73	235,06
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.....	Cargaderos.....	23.902,44	25.279,05
	Grúas chicas.....	2.067,73	2.288,20
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C.	Cargaderos.....	2.387,79	3.176,61
	Muelles.....	438,00	413,00
Totales en las dos decenas.....		48.848,66	56.014,58
AVILÉS.....		30.100,00	18.290,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA.....		24.392,00	19.952,00

CEMENTOS FRADERA, S.A.

PORTLAND ARTIFICIAL LANDFORT



LANDFORT
VALCARCA

DESPACHO:

RONDA DE LA UNIVERSIDAD, 31

BARCELONA

Teléfono n.º 13067

DIRECCION TELEGRAFICA: "LANDFORT"



INFORMACIONES VARIAS



COMPRA-VENTA DE BUQUES

Vapor «Pepín», casco de acero, de 446 tons. de registro bruto y 201 netas; construído en el año 1893. Vendido por la Compañía de Navegación Vasco-Asturiana, de Avilés, a Ildefonso de Irala, de Bilbao, en 25 mil pesetas.

LAS ADUANAS DE ASTURIAS

La recaudación de las Aduanas de Asturias durante el pasado mes de marzo, ha sido la siguiente:

Por Gijón, 669.370,60 pesetas; por Avilés, 340.356,47; por San Esteban de Pravia, 23.447,42, y por las demás subalternas, 5.427,66 pesetas.

En igual período del pasado año, la recaudación obtenida fué así: por Gijón 1.036.088 pesetas con 90 céntimos; por Avilés 126 mil 457,03; por San Esteban de Pravia 22.097 pesetas con 85 céntimos; por las demás subalternas 3.683,69 pesetas.

En el resumen general la diferencia de recaudación en menos del mes pasado ha sido de 149.723,32 pesetas; pero donde se destaca más este descenso es en los ingresos de la Aduana de Gijón, habiendo una diferencia de 366.718,30 pesetas.

EL DIRECTOR DE MINAS

Ha presentado la dimisión del cargo de Director general de Minas y Combustibles, el distinguido ingeniero don Manuel Sáenz de Santamaría, como consecuencia del reciente cambio de Gobierno.

El Sr. Sáenz de Santamaría, por su inteligente labor, será recordado durante mucho tiempo en tan importante Dirección.

Para sustituirle ha sido designado don Gustavo Morales de Pozas, persona de relevantes

méritos a quien deseamos muchos éxitos en su nuevo cargo.

LA PRODUCCIÓN PESQUERA

EN GIJÓN DURANTE 1934

Las ventas de pescado efectuadas en nuestro puerto durante el pasado año fueron las siguientes:

MESES	Kilos	Pesetas
Enero.....	740.988	781.375
Febrero.....	708.884	780.652
Marzo.....	688.982	743.905
Abril.....	471.824	460.869
Mayo.....	521.313	581.229
Junio.....	387.539	422.456
Julio.....	315.464	374.841
Agosto.....	324.516	404.665
Septiembre.....	352.027	441.807
Octubre.....	290.126	313.167
Noviembre.....	595.053	641.788
Diciembre.....	648.651	775.316
TOTAL.....	6.045.367	6.722.070

EL MINISTRO DE INDUSTRIA

Como consecuencia de la reciente crisis política presentó la dimisión de ministro de Industria y Comercio don Andrés Orozco, quien durante el tiempo que desempeñó este cargo demostró verdadero interés por los asuntos de la producción nacional, de lo que tenemos una prueba en el decreto de Ordenación Hullera.

Para sustituirle ha sido designado D. Manuel Marraco, que venía desempeñando la cartera de Hacienda, y cuyas dotes de inteligencia e idoneidad son indiscutibles.

EL DELEGADO MARÍTIMO

Ha sido nombrado delegado marítimo in-

terino de Asturias el capitán de la marina mercante y conocido marino gijonés don Luis Morán Valdés, que hasta ahora ocupó un alto cargo en la Subsecretaría de la Marina civil, cuyo nombramiento ha sido acogido con la natural satisfacción.

Por nuestra parte, enviamos nuestra más sincera enhorabuena al Sr. Morán, cuyos indiscutibles méritos somos los primeros en proclamar.

HOMENAJE A UN PRÁCTICO

En San Esteban de Pravia se celebró el día 7 del actual un homenaje al experto marino y práctico de aquel puerto don Enrique Valdés Trabanco, a quien se le impuso la cruz del Mérito Naval que acaba de concederle el Gobierno por los servicios prestados piloteando por esta costa el destructor «Churruca» durante los sucesos revolucionarios de octubre.

El acto de la imposición de las correspondientes insignias fué acompañado de un banquete al que asistieron las autoridades y diversas representaciones.

Felicitemos al Sr. Valdés Trabanco, particular amigo nuestro, por tan merecido homenaje, al que nos asociamos de todas veras.

LA PRODUCCIÓN CARBONERA EN

LA CUENCA ALEMANA DEL RUHR

La producción en la cuenca de Ruhr fué de 73,3 millones en 1932, de 77,8 en 1933 y de cerca de 90 millones en 1934. El número de trabajadores empleados era de 206 mil 777 en 1932 y de 228.000 en 1934.

La producción de coque aumentó de 15,4 millones de tons. en 1932 a 16,77 en 1933 y 19,96 en 1934.

La cuenca del Ruhr es la más importante de Alemania y ha llegado en muchos años a ser el 60 por 100 de su producción total.

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 MARGAS

SUMINISTROS INDUSTRIALES

DELEGACIONES

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

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



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



ORDEN RELATIVA A LA REVISIÓN DE LOS TIPOS DE PRIMAS A LA CONSTRUCCIÓN NAVAL

Considerando de imprescindible necesidad para evitar la completa paralización del trabajo en los Astilleros nacionales, y como obligación emanada de la vigencia hasta el 31 de diciembre del corriente año del Decreto-ley de 21 de agosto de mil novecientos veinticinco, que dispone en su artículo 20, y en los 72, 73 y 74 del Reglamento para su aplicación, la revisión de los tipos de primas a la construcción naval, sin variación de la cantidad total que se consigna en presupuesto; en consonancia con las variaciones de los valores arancelarios, y atendiendo a los caracteres cada vez más específicos de la navegación y de los transportes marítimos nacionales fruteros, pesqueros, petroleros y transportes de carne necesitados de buques especialmente concebidos para las distintas finalidades enumeradas; sin modificar la escala del artículo 14 del Decreto-ley citado, se deben detallar las clases de buques a que se aplicarán las primas a que se re-

fiera el apartado d), siguiendo el criterio que en el cuadro X del artículo 76 del proyecto de Comunicaciones Marítimas se establece por la necesidad imperiosa de fomentar la construcción de aquellas embarcaciones que se dedican al tráfico industrial para ponerlas en condiciones de afrontar la competencia del extranjero,

A propuesta del Ministro de Industria y Comercio y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Para los buques de construcción nacional se modifican los tipos de primas

a la construcción naval del artículo 14 del Decreto-ley de 21 de agosto de 1925, quedando redactado el citado art. 14 como sigue:

«Art. 14. Los constructores nacionales de buques satisfarán los derechos arancelarios correspondientes por los materiales que introduzcan del extranjero para la construcción, reforma y reparación de buques, y disfrutarán de las primas siguientes, aplicables sólo a los buques de más de 1.000 tons. y previos los reconocimientos y pruebas que la Subsecretaría de la Marina civil, por medio de la Ins-



PINTURAS SUBMARINAS

Muñuzuri, Iefranc, Ripolin. S.A.

APARTADO 49 BILBAO

pección general de Buques y Construcción naval, considere necesarios:

a) Por cada tonelada bruta de arqueo total en las embarcaciones de madera de todas clases construídas para navegar sin motor propio, 147 pesetas.

En caso de llevar motor auxiliar, 170 ptas.

b) Por cada tonelada bruta de arqueo total en las mismas embarcaciones construídas para navegar con motor propio, 176 pesetas.

c) Por cada tonelada bruta de arqueo total en las embarcaciones de casco de hierro o acero y de construcción mixta, para navegar sin motor propio, incluso dragas, gánguiles, aljibes, pontones y chalanas, 235 pesetas.

En caso de llevar motor auxiliar, 260 ptas.

d) Por cada tonelada bruta de arqueo total, para navegar con motor propio, en buques de carga, de pesca y servicios de puerto, y de casco de hierro, acero o de construcción mixta, y hasta 2.000 tons. y 12 millas de velocidad, 368 pesetas.

Para los buques de esta misma clase de construcción y especialmente habilitados para el transporte de petróleo y sus derivados, carnes y frutas, hervidores, barcos fábricas y buques de pesca con instalaciones frigoríficas de

carácter industrial, hasta 2.000 tons. y 12 millas de velocidad, 387 pesetas.

En ambas clases de buques por cada milla entera, de velocidad en aumento o disminución de las doce, se aumentarán o disminuirán en un 10 por 100 las cifras anteriores de 368 y 387 pesetas, respectivamente, y por cada 1.000 tons. de aumento, se disminuirán en un 5 por 100 dichas cifras.

e) Por cada tonelada bruta de arqueo total para navegar con motor propio en buques de carga y pasaje y de casco de hierro, acero o construcción mixta, 407 pesetas.

f) Por cada tonelada bruta de arqueo total en buques de pasaje de igual construcción al anterior, 440 pesetas.

Esta prima se bonificará en un 10 por 100 de su importe inicial por cada milla entera de velocidad que en pruebas a media carga exceda el buque de 16 millas.»

Art. 2.º Este Decreto entrará en vigor a partir de la fecha de su publicación en la «Gaceta», y sólo podrán acogerse a sus beneficios aquéllos buques cuyas quillas se coloquen después de la indicada fecha.

Madrid, veintinueve de marzo de mil novecientos treinta y cinco.



LA CONSTRUCTORA GUIPUZCOANA S. A.

Pasajes de San Pedro

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE
BUQUES, MAQUINAS Y CALDERAS

PROYECTOS Y PRESUPUESTOS
GRATUITOS

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

SANCHEZ RUIZ & FERRER

SEGUROS Y REASEGUROS

FLETAMENTOS :-: COMPRA-VENTA DE BUQUES

Telegramas } RUSANCO
 Telefonemas }
 TELEFONO 11.354
 APARTADO 145

CLAVES { A. B. C. 5.^a EDICIÓN
 PARTICULAR

MADRID

Peligros, 9

HISPANO RADIO MARITIMA

Alcalá, 16 - MADRID

Estaciones de telegrafía y telefonía sin hilos y radiogoniómetros sistema MARCONI, TELEFUNKEN, S. F. R. y S. B. R. para toda clase de buques

Aparatos automáticos de alarma de los mismos sistemas

SONDAS ULTRASONORAS LANGEVIN FLORISSON

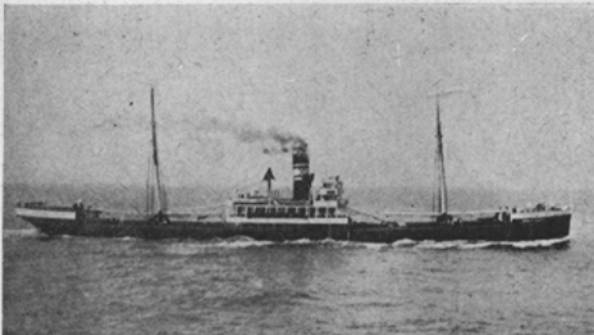
Esta Compañía tiene a su cargo las estaciones de la casi totalidad de los buques españoles de pasaje, carga y pesca, y posee la exclusiva en España para la explotación de dichos aparatos

Pídanse detalles y presupuestos a

HISPANO RADIO MARÍTIMA, MADRID - Alcalá, 16

a sus inspecciones de: Barcelona: Gran Vía Layetana, 3; Bilbao: Alameda de Recalde, 36; Cádiz: Plaza de Argüelles, 4; La Coruña: Avenida de los Mártires de Jaca, 8; Gijón: Instituto, 4 y 6; Sagunto: Libertad, 26; San Sebastián: Francisco Andoanegui, 45 (Pasajes de San Pedro); Vigo: Tomás Alonso, 363 (Bouzas) o a sus agentes: D. Alberto Alonso Berrueta, Usandizaga, 21 - San Sebastián y Francisco Andoanegui, 5 Pasajes de San Pedro y D. Santiago Montenegro, Giner de los Ríos, 31 - Vigo.

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



JOAQUIN VELASCO

LANGREO, 2

GIJÓN

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

VAPORES:



"Mina Piquera"
 "Mina Coto"
 "Mina Carrión"
 "Mina Sorriego"
 "Mina Entrego"

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

Fábrica de Pinturas PULCHRA

Teléfono 3.800-SANTANDER

PATENTES «MATEOLA» - ESMALTES

PINTURAS - BARNICES - SECANTES

COLORES - ACEITES

AGUARRAS - BROCHERÍA

Venta exclusiva:

E. Pérez del Molino, S. A. -SANTANDER

GRANDES TALLERES MECÁNICOS

GARCIA Y CANGA (LTDA.)

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

GIJÓN

CONSTRUCCIONES METÁLICAS

Se hacen toda clase de reparaciones de buques.

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

Construcción y reparación de toda clase de Máquinas y Calderas

FUNDICIÓN de METALES

GUARDACABOS de TODAS las MEDIDAS

CALADEROS DE PESCA

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

Planos especiales nuevos para el bonito a 35 pesetas

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

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

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

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

Es el recurso supremo en estas circunstancias.

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

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

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

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

Capitán MIGUEL MORALES ALMIÑANA,

Lista de Correos, CADIZ

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

PEDRO PRENDES

ALMACENES DE MADERAS

DE TODAS CLASES

IMPORTACIÓN DIRECTA

GIJON

ALMACENES Y TALLERES MECANICOS

DE ASERRAR Y MACHIHEMBRAR

CALLE MARIANO POLA, 8 Y 10

TELÉFONO 31-28

Telegramas PRENDES

LA UNIÓN y EL FÉNIX ESPAÑOL



(COMPAÑIA DE SEGUROS)
MARÍTIMOS - Buques - Fletes
Desembolsos - Mercancías - Incendios - Vida - Valores - Accidentes de Trabajo y Mar (tripulaciones industriales, etc.) - Accidentes individuales - Responsabilidad Civil - Robo - Expoliación - Saqueo - Pillaje, etc., etc.

REPRESENTANTES EN GIJÓN (ASTURIAS):

Luis del Campo Valdés-Hevia - Claudio Fernández y Fernández
COMISARIATO DE AVERIAS
Oficina: Libertad, 49 - Teléfono 2938 - Particular 1496

ALMACÉN DE EFECTOS NAVALES

— DE —

VIUDA MAÑUECO (SUCESOR)

Méndez Núñez, 8 — Teléfono 2256

SANTANDER

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

SUCURSAL EN PUERTO CHICO

Minas de Respinedo

JESUS FERNANDEZ

OFICINAS:

Marqués de San Esteban, número 2

GIJÓN

DOMINGO MUMBRÚ

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS

BARCELONA

Telegramas } DOBRÚ
Telefonemas }

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

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 "Gotseher & C.^o", de Birmingham

San Juan de Nieva (Avilés)

Telegramas } MORÁN-AVILÉS
Telefonemas }

Gumersindo Junquera

GIJÓN - MUSEL

Armador - Consignatario de Buques
Carbones - Fletamentos



VAPORES

LUIS ADARO..... 3.400 Tons.

GUMERSINDO JUNQUERA 5.800 »

MARUJA Y AURORA... 6.850 »

TELEFONO 17-00 - APARTADO 176

Telegramas: JUNSECA-GIJÓN

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

ANGEL ALVAREZ, S. en C. - Avilés

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

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

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

ELECTRO-SOLDADORA ASTURIANA

Director: D. PEDRO SABANDO

SOLDADURA ELÉCTRICA

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

Tren flotante :: Lancha «Electra»

Tren terrestre transportable

Oficinas: Covadonga, 24, bajo TELÉFONO 1743

Dirección telegráfica: JAENICKE

GIJÓN

S. A. ESPAÑOLA DE LUBRICANTES

ACEITES, GRASAS Y EFECTOS NAVALES IMPORTACIÓN DIRECTA

DEPÓSITO PARA ASTURIAS

Vda. de DIEGO MURILLO

Pedra Dura, 2 y Muelle de Fomento GIJÓN Teléfono 32-14

NICANOR NOVAL HEVIA

GIJÓN

MADERAS PARA MINAS
SIERRAS MECÁNICAS
Y CARBONES

Armador del vapor C. HEVIA
220 tons.

SANZ CRESPO, 25 Y 27
Teléfono 11-37

TALLERES DE G. RIERA

GIJÓN

(Próximos al puerto del Musel)

Teléfono 34-44

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

COMPañIA EUSKALDUNA

DE CONSTRUCCION Y REPARACION DE BUQUES

BILBAO

ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE CONSTRUCCIONES NAVALES

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

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

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

Fabricación de tornillos, tuercas y remaches.

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

Dirección postal, Apartado 13 - Bilbao

Dirección telegráfica, Euskalduna - Bilbao

GASCUE Y CRUZ

San Sebastián y Pasajes

Consignatarios

Carbones

Fletamentos

AGENTES COMERCIALES

DE LA

Sdad. Metalúrgica Duro-Felguera

Dirección Telegráfica y Telefónica:

GASCUECRUZ

Teléfono... 10.435.— San Sebastián

» ... 5.149.— Pasajes

Jesús García Castillo

Armador y Consig-
nario 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. Soman 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-I.º

Apartado 71 - Teléfono 18-00

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

Fábrica en

LUCHANA - ERANDIO

(Bilbao)

MARCA

RÉGISTRADA



HOLZAPFEL

Unicos agentes y fabricantes

en España de las afamadas

Pinturas "HOLZAPFEL"

LAS MEJORES DEL MUNDO Y LAS DE MAYOR CONSUMO MUNDIAL

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

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

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

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

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

«FUNNEL PAINT». — Pintura ignífuga para chimeneas.

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

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

«UNION JACK». «ESMALTES PARA JUGUETES».

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

«BEDSTEAD PAINT» (pintura para camas).

«FURNITURE VARNISH».

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

«MOTOR PAINT». Pinturas decorativas «LAGOMAT».

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

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

«INTERPAST» A. y B.

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

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

Oficinas:

Ibáñez de Bilbao, 8

BILBAO

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

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