



AÑO VI

GIJÓN 15 DE SEPTIEMBRE DE 1935

NÚM. 117

CORDELERIAS REUNIDAS, S.A.

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

MADRID

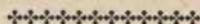
Dirección telegráfica:
CORESA

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.

EFECTOS NAVALES Y LUBRICANTES MONASTERIO (S. A.)

ALMACENISTAS DE EFECTOS NAVALES

IMPORTADORES DE ACEITES
Y GRASAS LUBRICANTES

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 }

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”

LUBRICANTES 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

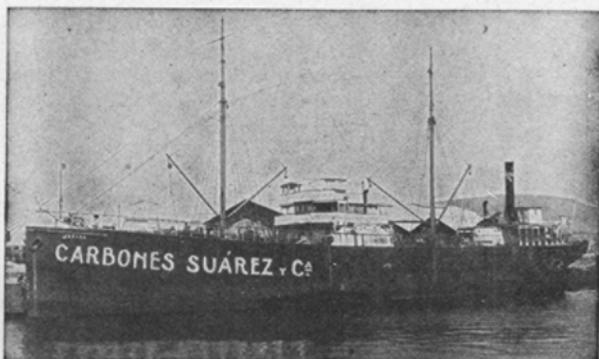
“SAM”

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

VILLAJOYOSA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

CADIZ: Plocía, 13.

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

VILLAJOYOSA (Casa Central).

TELÉFONOS:

N.º 2734

N.º 2724

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

INTERESA CONOCER a cuantos tienen relación con
 asuntos marítimos el libro

“MARINA CIVIL”

(OBRA DOCUMENTADA)

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

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

FILATURAS VALENCIANAS REDÓN, S. A.

Fábrica en Paterna - Telf. 22 Valencia, Ruiz de Lihory, 7 - Telf. 15453

Fabricación especial con—patente de
 invención y procedimiento exclusivo
 de elaboración—de HILOS DE CÁ-
 ÑAMO BLINDADOS con la total in-
 tegridad y largo de fibras, PARA LA
 CONFECCIÓN DE TODA CLASE DE
 ARTES DE PESCA



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



"EL ÁNCORA"

EFECTOS NAVALES

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

ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

GIJÓN
MUELLE, 30

TELÉFONO 31-38
Direc. Telg.: **ÁNCORA**

BANCO MINERO INDUSTRIAL DE ASTURIAS

GIJÓN

CAPITAL: 10.000.000 DE PESETAS

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

Compra-venta de monedas y billetes extranjeros

CAJA DE AHORROS

Intereses que abona: 3 por 100 anual

Dirección Telegráfica: BANMINAS

ABAITUA Y COMPAÑIA

Representantes de la Sociedad Metalúrgica DURO - FELGUERA

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

SEGUROS MARÍTIMOS

Telegramas "Abaituaco" - Teléfono 15.755

BILBAO - Plaza Elíptica, n.º 1



TARIFA DE ANUNCIOS POR INSERCIÓN

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

Andrés Ruiz de Velasco

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

Consignaciones - Fletamentos - Carbones - Seguros

AGENCIA DE ADUANAS - WAGON LITS/COOK

TELÉFONOS { OVIEDO 3500 TELEGRAMAS { OVIEDO 123 CODES { A. B. C. 5.ª EDICIÓN
GIJÓN 1905 TELEFONEMAS { RUIDEVELASCO { GIJÓN APARTADOS { 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

GIJON 15 DE SEPTIEMBRE DE 1935

NÚM. 117

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

URGE APROBARLO EN LAS CORTES

EL PROYECTO DE LEY DE COMUNICACIONES MARÍTIMAS

Algunas semanas antes de las vacaciones parlamentarias, por boca del ministro de Industria y Comercio, se dijo en la prensa diaria que el proyecto de ley de Comunicaciones Marítimas sería discutido en aquella etapa. Nosotros nos permitimos entonces dudar de ello y, desgraciadamente, nuestra reserva tuvo confirmación, pues llegó el día del cierre de las Cortes sin que el proyecto de referencia fuese presentado a la Cámara, con lo cual quedó sin resolver durante todo el verano un problema de tanta importancia para la economía nacional, como es el que tiene planteado la industria marítima.

Para el día 24 del actual está anunciada la reapertura de las Cortes, y nuevamente hemos de poner en duda que el proyecto de Comunicaciones Marítimas tenga la dicha de ser discutido sin pérdida de tiempo. Otros asuntos, quizás de inferior importancia a éste, que la tiene enorme, absorberán la labor parlamentaria días y más días, sin que los diputados se acuerden para nada de una industria

que arrastra la más grave crisis que a actividad alguna pudo creársele.

No es que esperemos, pues ya lo hemos dicho en otras ocasiones, que el proyecto de referencia, una vez en ejecución, signifique el remedio radical que precisa la industria marítima para librarse de la difícil situación que atraviesa, pues aquél está sólo en una mejoría del tráfico, y ello no puede conseguirse con medidas de Gobierno. Pero, sin embargo, la implantación de una legislación protectora, que es lo que se pretende, evitaría la ruina que amenaza a la generalidad de los navieros españoles, los cuales vienen soportando en estos últimos años quebranto sobre quebranto en sus intereses, lo que ha dado lugar a que se les agoten sus reservas y hasta a que se les retiren aquellos créditos concedidos, al ver que pasa el tiempo y que la situación adquiere cada día peor semblante.

Por otra parte, la aprobación del proyecto de ley de Comunicaciones Marítimas y su puesta en vigor, representará para España una

mejor consideración de las demás naciones, con respecto a la nuestra, como país marítimo, evitándonos esa vergüenza de aparecer en uno de los últimos lugares en porcentaje de flota mercante y a la cabeza de las estadísticas de unidades navales más anticuadas del mundo.

Ambos extremos son los que deben desaparecer, adoptando para ello medidas semejantes a las que emplean las demás naciones marítimas, donde se lleva a efecto una desprendida política de proteccionismo a las industrias del mar que, por cierto, llega en algunas de ellas a extremos exagerados y hasta perjudiciales para su economía. Allí se prodigan las primas al desguace y a la construcción naval en forma tal que permite a los navieros renovar sus unidades con el máximo de facilidades económicas, y se establecen elevados subsidios a las flotas, merced a los cuales pueden establecer una competencia en los mercados marítimos, imposible de afrontar por los buques de países que no disfrutaban de tales beneficios.

Por esto mismo, los navieros españoles al no recibir del Gobierno la protección necesaria, se han visto obligados a no acudir con sus buques a bastantes de los tráficos marítimos donde la competencia de tipos de fletes se hacía insoportable para ellos, que carecen de ayuda y no cuentan con unidades modernas y eficientes, lo cual ha traído como consecuencia el amarre de un considerable número de barcos, penoso lastre que en la mayoría de los casos es tonelaje inservible para la navegación,

y que el mejor acuerdo para deshacerse de él sería su desguace; pero esto no puede llevarse a efecto con la actividad necesaria, por faltarnos aquí la protección que tienen los navieros extranjeros para librarse rápidamente de carga tan onerosa.

Nuestros intereses marítimos no pueden ni deben sufrir por más tiempo el estado actual, que por otra parte significa grandes perjuicios para la integridad de la economía nacional, y el Gobierno, en evitación de tales males, debe someter a las Cortes, sin pérdida de tiempo, el proyecto de ley de Comunicaciones Marítimas que, como es sabido, ya ha sido dictaminado por la Comisión especial encargada de su estudio, faltando sólo su discusión en la Cámara para que sea puesto en vigor, en el caso de ser aprobado, como es de esperar. Y si los Poderes públicos tienen en cuenta el crítico estado de la industria marítima española y el panorama desolador de nuestro dilatado litoral, no cabe dudar que uno de los primeros asuntos que ocupe a las Cortes en su próxima reapertura debe ser el de la discusión de este proyecto, que tantas dilaciones ha sufrido ya, a pesar de la importancia que el mismo encierra.

Veremos, pues, si ahora va de veras, que no son pocos los desengaños que hemos sufrido con tantas promesas.

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



MERCADO DE FLETES



En las dos últimas semanas, una pequeña tendencia de mejoramiento se ha dejado sentir en este mercado, apareciendo un número mayor de órdenes para fletamento de buques de pequeño tonelaje con destino a puertos del Cantábrico y Galicia. Por cierto que esta demanda, aún no siendo todavía lo suficientemente animada, ha dado lugar a que los tipos de flete experimentasen alguna subida, la cual es cada día más significativa. Para buques de porte superior a 1.000 toneladas, con destino al Sur y al Mediterráneo, son muy escasas las órdenes que aparecen, por lo que abundan las disponibilidades de este tonelaje, cuya colocación es todavía bastante difícil, como lo comprueba la insistencia con que son ofrecidos por sus armadores.

La impresión general que puede adelantarse es que el mercado está ya encauzado al desenvolvimiento más activo que suele tener en los meses de otoño e invierno, y que la reacción ahora iniciada será más franca tan pronto termine setiembre, pudiendo entonces moverse un mayor número de buques del que hasta ahora lo venían haciendo. Y ante esta

perspectiva, algunos armadores que tenían unidades amarradas desde hace bastantes meses, han vuelto con ellas al tráfico.

Un tanto temerario en hacer cálculos de la actividad que tendrá este sector en los futuros meses, aunque es de suponer que de no mediar unas muy favorables circunstancias, de carácter excepcional, desde luego, el entretenimiento de los buques no será fácil, máxime si los navieros se apresuran a situar en el mercado todo aquel tonelaje que tenían retirado, por falta de suficiente demanda para explotarlos en condiciones normales.

La tendencia alcista en los precios de flete que se significó en las operaciones últimamente concertadas, parece cada día más sólida, esperándose que en los fletamentos próximos se fijen siempre tipos de flete superiores a las cotizaciones últimas, necesario esto para que los navieros no continúen sufriendo pérdidas.

Carece de animación el mercado de retornos. Está paralizada la demanda para cargamento de cemento y mineral. Sólo existen algunos requerimientos para sal y una mejoría en los de madera para minas.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

San Sebastián...	—Vp.	240 ts.	Ptas. 12,—	Langreo
Id.	»	180 ts.	» 12,—	Id.
Zumaya	»	180 ts.	» 12,—	Id.
Deva	»	120 ts.	» 13,—	Id.
Bilbao	»	400 ts.	» 8,50	Id.
Id.	»	240 ts.	» 9,—	Id.
Coruña	»	600 ts.	» 8,50	Id.
Id.	»	200 ts.	» 10,—	Norte.
Vigo	»	460 ts.	» 12,—	Id.
Id.	»	280 ts.	» 12,50	Id.
Marín	»	300 ts.	» 12,50	Id.
Villagarcía....	»	300 ts.	» 13,50	Id.
Huelva	»	800 ts.	» 15,—	Id.

Sevilla.....	—Vp.	1.400 ts.	Ptas. 14,—	Langreo
Ceuta.....	»	1.400 ts.	» 13,—	Id.
Barcelona (2 bodgs.)	»	3.000 ts.	» 14,—	Norte.

PRAVIA a

Pasajes.....	—Vp.	200 ts.	Ptas. 12,—
San Sebastián	»	200 ts.	» 11,50
Bilbao.....	»	3.500 ts.	» 7,—
Id.	»	1.000 ts.	» 7,50

RETORNOS:

Vegadeo-Musel.....	—Vp.	150 ts. pinos	Ptas. 9,—
Jubia-Musel.....	»	500 ts.	Id. » 9,—
Betanzos-Musel....	»	300 ts.	Id. » 10,—

Bases para la construcción de barcos adecuados

La «Gaceta» del 6 actual, publica una orden del Ministerio de Industria y Comercio con las bases para la admisión de proposiciones y proyectos para construcción de barcos adecuados para el transporte de frutos destinados a la exportación al extranjero, en cumplimiento de la ley de Previsión del paro obrero, de 25 de junio de 1935. — Esta orden, que creemos de gran interés para nuestros lectores, dice así:

Para el cumplimiento de los fines de la ley de Previsión contra el paro, de 25 de junio de 1935, en lo que se relaciona con las primas de su artículo 4.º, apartado h), para construcción de barcos adecuados al transporte de frutos destinados a la exportación al extranjero, se admitirán proposiciones y proyectos, con arreglo a las siguientes bases:

I. — Los buques a que se refieran las proposiciones y proyectos habrán de reunir las siguientes condiciones:

- a) Tonelaje bruto no inferior a 500 ni superior a 5.000 tons. de arqueo.
- b) Velocidad, a media carga, no inferior a 12 nudos.
- c) Ventilación o refrigeración, según el caso, adecuada al tráfico que han de realizar, a juicio del Ministerio de Industria y Comercio (Subsecretaría de la Marina civil).

II. — Independientemente del auxilio que corresponde percibir al constructor por tonelada de buque construido, con arreglo al Decreto de 29 de marzo de 1935, cuyas disposiciones subsisten con plena vigencia, el armador que encargue la construcción percibirá, con cargo a los créditos que se concedan para los fines del apartado b) del art. 4.º de la Ley

contra el paro, una cantidad por tonelada de arqueo bruto igual a la que corresponde percibir al constructor según dicho Decreto, con las mismas bonificaciones y reducciones, si las hubiere; si bien, en cuanto a los plazos para el cobro, se tendrá en cuenta lo que se establece en las presentes bases.

III. — En ningún caso, y cualquiera que sea el tonelaje, la suma total del auxilio del Estado, la bonificación a que se refiere la base anterior y la prima actual a la construcción podrá exceder del 50 por 100 del valor presupuesto del nuevo buque construido, sin que el valor total presupuesto pueda exceder en más del 15 por 100 sobre el precio de coste en los astilleros ingleses.

IV. — El cobro del auxilio del Estado por el armador se efectuará en dos plazos, aproximadamente de igual cuantía. El primero, al poner la quilla y tener acopiado el 30 por 100 en peso del casco, siempre que dichas condiciones queden cumplidas antes de primero de marzo próximo; y el segundo, al haber sido aprobado el buque y declarado apto para la navegación y adecuado para el transporte de frutos.

Si la construcción no llegara a realizarse, el armador devolverá al Estado las sumas percibidas, y en todo caso quedará como garantía la porción de obra ejecutada y el material acopiado que sean propiedad del armador.

Para fijar la cuantía del primer plazo del auxilio se estimarán, de una manera aproximada, el arqueo y la velocidad, y en el segundo plazo se liquidarán las diferencias o errores que resulten en la estimación. Ambos plazos serán abonados previa obtención de certificaciones expedidas por la Inspección de buques y Construcción naval, de la Subsecretaría de la

Marina civil, en forma análoga a las de las actuales primas a la construcción naval.

No se abonará auxilio o plazo por construcción de buque que no justifique haber quedado completamente terminado antes de primero de enero de 1937, salvo caso extremo de fuerza mayor, que apreciará la Subsecretaría de la Marina civil.

Los buques construídos con la sobreprima especial concedida por la Ley de 25 de junio de 1935 no podrán dedicarse a otros tráficos que no sean precisamente los de exportación de frutos al extranjero.

Transcurrido un plazo mínimo de cinco años, a partir de su puesta en servicio, si el buque dejase de efectuar el tráfico de exportación de frutos al extranjero, su armador vendrá obligado a devolver al Tesoro la parte de prima extraordinaria concedida por la Ley de 25 de junio último, con arreglo a los porcentajes fijados en el referido párrafo segundo del artículo 16 del citado Decreto-ley.

V.—Podrán tomar parte en estos concursos de proposiciones y proyectos las Corporaciones públicas, Empresas o particulares, ajustándose a las siguientes reglas:

1.^a Las instancias o peticiones deseando mostrarse parte en el concurso deberán presentarse al Ministerio de Industria y Comercio (Subsecretaría de la Marina civil), antes del día 15 de setiembre del año actual.

Los proyectos o proposiciones relacionados con las peticiones indicadas podrán presentarse en el Ministerio de Industria y Comercio (Subsecretaría de la Marina civil) durante el transcurso del indicado mes de setiembre.

En todo caso, la adjudicación deberá hacerse en 1.^o de noviembre.

2.^a En las proposiciones se hará constar:

a) El nombre y domicilio de la Corporación, Empresa o particular que solicite acogerse a los beneficios de la ley de Previsión contra el paro obrero.

b) La justificación de la nacionalidad española.

Si se trata de persona jurídica habrá de

acreditarlo con las certificaciones necesarias, comprensivas de los extremos que se fijan en la base segunda, art. 1.^o de la ley de 2 de marzo de 1927.

Asimismo vienen obligados a demostrar los solicitantes que no existen las incompatibilidades establecidas en el Decreto de fecha 24 de diciembre de 1928.

c) Proyecto y presupuesto de cada uno de los buques que trate de construir.

d) El auxilio extraordinario que el proponente juzgue necesario percibir para realizar la construcción del buque o buques relacionados en su proposición.

e) Los barcos que el proponente tenga, en su caso, dedicados con anterioridad al transporte de frutos destinados a la exportación, condiciones de ellos y tiempo que lleva explotándolos.

f) Constructor o astillero a quien piensa encargar la construcción y la localidad en que radican, reservándose la Junta Nacional contra el Paro la facultad de designar el astillero donde haya de efectuarse la construcción.

g) Declaración del constructor o astillero a que se refiere el apartado anterior en que conste los obreros existentes en sus talleres o astilleros en el momento de la solicitud y el número probable de nuevos obreros a emplear.

La Junta Nacional contra el Paro se reserva la facultad de inspeccionar en cualquier momento, por medio de los organismos dependientes del Ministerio de Industria y Comercio (Subsecretaría de la Marina civil), los datos aportados y manifestaciones hechas por los solicitantes en sus instancias y proposiciones, así como comprobar si los presupuestos presentados se ajustan a los precios normales de la construcción en las localidades respectivas y el cumplimiento en todos sus aspectos de las condiciones de la adjudicación, así como la comprobación del número de obreros empleados.

VI.—La Junta Nacional contra el Paro, a la vista de las proposiciones presentadas y de

las demás que se hagan a los efectos de ejecución de la Ley de 25 Junio de 1935, previo informe del Ministerio de Industria y Comercio y los asesoramientos que estime pertinentes, determinará libremente las que en su caso debe proponer al Consejo de Ministros para que figuren en la concesión.

Aprobada que fuese por el Gobierno, por el Ministerio de Industria y Comercio y el concesionario, se formalizará el oportuno convenio, que deberá ser aprobado por la Junta Nacional contra el Paro, y en el que se hará constar, junto a las condiciones generales de concesión de primas, las específicas que sean propias de la naturaleza del convenio.

La sola presentación de las instancias solicitando primas implica la aceptación de estas bases.

ANEXO NÚMERO 1

Copia de la parte del artículo 1.º del Decreto de 29 de marzo de 1935 a que se refiere la modificación a la base segunda.

D) Por cada tonelada de arqueo total, para navegar con motor propio, en buques de carga, pesca y servicios de puesto 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 petróleos y sus derivados, carnes o frutas, hervidores, barcos y fábricas de buques de pesca con instalaciones frigorífi-

cas de carácter industrial, hasta 2.000 toneladas 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 ciento las cifras anteriores de 368 y 387 pesetas, respectivamente, y por cada mil tons. de aumento se disminuirán en un 5 por 100 dichas cifras.

ANEXO NÚMERO 2

Copia de la parte del artículo 16 del Decreto-ley de 21 de agosto de 1935 a que se refiere la adición a la base cuarta.

Se prohíbe la enajenación o exportación al extranjero de los buques construídos con el abono de primas durante los dos primeros años de su vida, pudiendo autorizarse en circunstancias normales, mediante la devolución de las cantidades que, con relación a las diferentes primas consignadas en el art. 14, se establecen en la siguiente escala de porcentaje:

Buques de más de dos años de vida y menos de cinco, 50 por 100.

Idem de más de cinco idem y menos de ocho, 40 por 100.

Idem de más de ocho idem de idem y menos de diez, 30 por 100.

Idem de más de diez idem de idem y menos de doce, 20 por 100.

Idem de más de doce idem de idem y menos de quince, 10 por 100.

Idem de más de quince años de vida en adelante, nada.



LA CONSTRUCTORA GUIPUZCOANA S. A.

Pasajes de San Pedro

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE
BUQUES, MAQUINAS Y CALDERAS

PROYECTOS Y PRESUPUESTOS
GRATUITOS



MERCADO DE CARBONES



Una pequeña reacción en la demanda de carbones se ha dejado sentir en la primera quincena última, demanda ésta que aún siendo todavía bastante limitada, es impresión que re-
cojemos con cierto optimismo, confiando que la misma sea el primer paso hacia la mejoría que experimentará este mercado en las próximas estaciones del año. Las galletas son cada día más requeridas, lo cual permite vayan desapareciendo sus existencias; las granzas y menudos también tienen más compradores, aunque no muchos. No ocurre otro tanto con los cribados, que continúan sin apenas tener demanda.

Dado el difícil estado de la industria hulle-
ra asturiana, amenazada de paro involuntario en muchas de las explotaciones, como consecuencia de las existencias de carbón, y que sobrepasan de 400.000 tons., de lo cual ha dado cuenta al Gobierno, el Director general de Minas, exponiendo las impresiones recogidas en su reciente visita a Asturias, aquél estudia varias soluciones encaminadas a resolver el problema del exceso de producción, siendo una de ellas que del fondo destinado a las indemnizaciones para Asturias por los daños de la pasada revolución, indemnizaciones que habían solicitado las empresas mineras y a las que hasta ahora no se les había dado respuesta satisfactoria, se les entregue una cantidad que equi-

valga al importe de las primas por exportación que solicitan, ya que no es posible concederles estas últimas, dado el precedente que se sentaría. De otro modo, se tratará de facilitar un auxilio con cargo al presupuesto para mitigar el paro obrero. Ambas soluciones son dirigidas para compensar, en parte, los bajos precios que se establecerían para la exportación de carbones a Italia, con el fin de hacer frente a la competencia extranjera, que los mineros asturianos están dispuestos a afrontar, con tal de que se consiga dar salida a sus carbones, para una vez logrado ésto, acoplar su producción a los requerimientos del mercado. La fórmula que en definitiva dé el Gobierno es esperada con todo interés, pues la misma podrá ser la solución del problema de la industria al dar salida a todas las existencias, ya que muchas de las minas habrán de ir al paro definitivo, de no ponerse un pronto remedio a la situación actual.

Los embarques de carbón por estos puertos, durante la primera decena del actual, han sido los siguientes: por Gijón-Musel 36.938 tons.; por Avilés 9.954 y por San Esteban 13.825. En los últimos días fueron anotados a los turnos algunos buques, pero todavía el número de éstos es bastante limitado, obteniéndose despachos con pocos días de espera.

Los precios continúan sin sufrir variación.

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

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 { teleráfica } 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

El Director General de Minas, en Asturias

Con objeto de documentarse y hacer gestiones para solucionar el grave problema que tiene planteado la industria hullera asturiana, llegó a Gijón, el día 2 del actual, el Director general de Minas, D. José María Martínez Ortega, a quien acompañaba su secretario particular y los ingenieros de Minas D. Luis Gamboa y D. Francisco Fontanals Pérez.

El mismo día de su llegada, celebró una entrevista con los citados señores y los diputados a Cortes por Asturias D. Bernardo Aza y D. José María Fernández Ladreda, durante la cual se hicieron determinadas consultas a algunas personalidades hulleras y navieras de la localidad. También se entrevistaron con él, los Alcaldes de Langreo y San Martín del Rey Aurelio, quienes le dieron cuenta de la angustiosa situación de sus concejos, con motivo de la crisis de consumo del carbón, significándole que pasan de 300.000 toneladas de hulla, las existencias apiladas en las plazas de aquellas minas.

Al día siguiente, el Sr. Martínez Ortega, hizo una visita a la explotación minera de La Camocha, en San Martín de Huerces, propiedad de los Sres. Felgueroso Hermanos, en presencia del cual se extrajo un vagón de carbón. El Director general de Minas se mostró muy bien impresionado de la visita, reconociendo la gran importancia que tiene para Gijón esta mina carbonífera.

A continuación se trasladó a Oviedo, donde celebró una reunión con los representantes mineros, en la que quedó aprobada la fijación definitiva de los cupos de producción hullera, lo cual venía siendo objeto de discusión desde hace algún tiempo. Estos cupos serán dados a conocer, según referencias, en la «Gaceta» de uno de estos días y su implantación encierra gran importancia para la industria.

En Oviedo visitó el Orfanato Minero, quedando entusiasmado de las instalaciones

que cuenta el mismo y de la obra benéfica que éste representa.

El día seis, se trasladó el Director general de Minas a la cuenca hullera, donde visitó varios grupos mineros a fin de sacar una impresión personal sobre el mismo terreno del problema de nuestras minas, todas ellas abarrotadas de existencias y semi-paralizadas, ante la crisis de consumo que pesa sobre el mercado.

Por la tarde del mismo día, presidió en la Diputación provincial una asamblea de fuerzas vivas para tratar del problema hullero y tomar resoluciones sobre el mismo. Pronunciaron discursos el Sr. Landeta, presidente de la Diputación, y el Sr. Martínez Ortega, aprobándose un escrito que termina de esta manera:

«Ante este gravísimo problema la Ponencia designada eleva al Gobierno como soluciones urgentes e inaplazables las siguientes:

Primera: Que Asturias no sufra la honda perturbación que supondría para su industria básica y principal, el éxito de la pretensión de otras provincias españolas, dirigida constantemente a modificar el Tratado con Inglaterra en sentido desfavorable para la actual situación.

Segunda: Que se haga efectiva la obligatoriedad de consumir carbón nacional a todas las industrias que deben emplearlo con arreglo a lo establecido, intensificando a la vez el consumo de nuestros carbones para la industria siderúrgica.

Tercera: Que la Marina de Guerra consuma el carbón nacional, dando ejemplo el Estado de protección a sus industrias y singularmente de aquélla que es base de nuestra defensa.

Cuarta: Que se concedan primas para la exportación de carbón y lingote, facilitando así el envío al extranjero del carbón asturiano.

Quinta: Que al redactarse una ley de Ordenación hullera se evite toda reducción de la producción actual, pensando en la obligación

del Estado, si desgraciadamente ello ocurriera, de buscar colocación a los obreros que pudieran quedar eliminados por la medida.

Sexta: Que se estudie por el Gobierno con toda rapidez el medio de dar salida a la cantidad de carbón apilado en las minas y que constituye para las industrias una grave preocupación económica y para los obreros la pérdida de numerosos días de jornal.

Séptima: Que se deniegue la concesión que solicita Castro Urdiales para el desembarco de carbón extranjero, toda vez que dada la situación angustiosa de Asturias tal concesión agravaría el daño con gravísimo perjuicio para toda la economía asturiana.

Octava: Que si todas estas medidas no fueran suficientes se complementen con el aumento del Arancel del carbón en cuantía eficaz para eliminar toda posible competencia en el mercado nacional de nuestros carbones con los extranjeros o por lo menos que eviten situaciones de privilegio de los carbones

exóticos con relación a los arrancados por trabajadores españoles de yacimientos nacionales».

También se hizo entrega al Director general de Minas de un escrito en el que se hacen ocho peticiones de parecido sentido a las que van incluidas en la ponencia.

Una de ellas se refiere a que la chatarra destinada a la relaminación tenga el mismo arancel que el lingote de acero, y otra que las Empresas del Estado no consuman aceite pesado, sustituyéndolo por carbón.

El Director general de Minas, que salió para Madrid el día siete, lleva una impresión suficientemente documentada del crítico estado de la industria hullera asturiana, cuyo grave problema no admite dilaciones en su resolución, y por ello confiamos que una vez conocedor el Gobierno de esto, adopte medidas urgentes para evitar la ruina de esta riqueza tan seriamente quebrantada.

Esperamos, pues, en el fruto de esta visita oficial.



Telegramas y Telefonemas: CASIMIRO

Apartado núm. 67

GIJON

Teléfono 32-00

AGENTES DE LAS LÍNEAS DE NAVEGACIÓN:

NORDDEUTSCHER LLOYD

LLOYD ROYAL BELGE

DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT «NEPTUN»

Wm. H. MULLER & C.^o

THE ISAACS LINE (EN GIJÓN Y BILBAO)

GANS STEAMSHIP LINE

CORRESPONSALES DE LA AMERICAN EXPRESS C.^o

AGENCIA DE ADUANAS

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

CASA EN BILBAO:

Barroeta Aldamar, 2-1.^o

Teléfono 18315

Telegramas: "CASMIR"



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

Aparece ligeramente mejorada la situación en los mercados del Plata por el aumento en precios experimentado por los cereales en esta zona, fenómeno que se repite asimismo en el Africa austral; en los demás sectores continúan las anteriores circunstancias, mejorando relativamente la demanda en el mercado exterior de carbones.

En el Plata, aparecen más interesados los cargadores de maíz que tienen buena demanda de Europa, especialmente del R. U. Se hacen fletes de San Lorenzo a R. U. excluyendo pequeños puertos irlandeses, 5.600 tons. embarque inmediato, al tipo de 16/9. También se fleta de Rosario a R. U., en los mismos puertos, buque de 6.800 tons., cargamento de granos, octubre 10 al 13, al tipo de 16/9.

El mercado norteamericano está afectado por la incierta posición de los sectores trigueros, cuya demanda de Europa está en una actitud de expectativa ante los acontecimientos que puedan desarrollarse de la marcha de la política internacional. Se han hecho fletes de Montreal a varios puertos a elegir del Reino Unido, cargamento de 26.000 qrs. setiembre 13 al 23, al tipo de 1/6. Lo que ahora aparece más paralizado, es la demanda para hierro de desguaces.

Continúan manteniendo su firme tono los mercados orientales, cuyo rasgo saliente ha sido en estos últimos días, la demanda de los cargadores de arroz, en Saigón. Se hacen fletes de Saigón a Marsella, Burdeos y Hamburgo, buque de 7.300 tons., octubre, a razón de 25/ viaje, Canal de Suez, con opción de ruta del Cabo, 1/ menos.

Disminuye la actividad en los puertos del Mar Negro, en los sectores de granos; hay en cambio mejor demanda para la semilla algodónera de Alejandría y granos del Danubio.

CARBONES

No han variado substancialmente las condiciones irregulares de los mercados ingleses de carbones y en particular de los de la cuenca sud-galesa. Cardiff por ejemplo, afectado más directamente que los demás por las anomalías del consumo en sus mercados italianos. A fines de agosto los créditos ingleses pendientes sobre Italia, importaban 2 millones de libras; más de un millón y medio correspondían a los carbones de exportación. Francia continúa reduciendo los contingentes de importación. No es buena la situación para cribados y es regular para tamaños medios; hay poca demanda de aglomerados.

En el mercado de Swansea aparecen relativamente firmes las antracitas en sus tipos superiores, y con buena demanda las granzas lavadas. Aparecen paralizadas las variedades de vapor y abundan algunas clases de cribados en demasía. Están bien situados carbones para gas y los «todo-uno» no se solicitan del exterior, apareciendo con valores estacionarios.

Continúa bastante irregular el mercado de Newcastle. Hay clases como Tyne y Durham, vapor, que tienen buenas cotizaciones y fácil salida, pero en cambio menudos de Blyth ven acumularse los stocks de existencias que nadie demanda. Los coques y «carboneras» tienen una demanda enrarecida y ven desmerecer sus cotizaciones.

No hay variaciones apreciables en la zona de Glasgow y continúan en general registrándose notas de optimismo en las calidades principales. Los Fife y Main de vapor sostienen sus buenas cotizaciones anteriores; los de navegación son los que se obtienen con más facilidad; «doubles» y «singles» tienen buenos precios y sostenida demanda.

En la zona de Hull abundan demasiado sus tipos característicos y está muy retraída la demanda. Domina la nota de pesadez.

Un interesante análisis del tonelaje naval

Bajan las cifras de eliminación del tonelaje anticuado.—Inculpaciones de los navieros ingleses a sus colegas de otros países.—Noruega, el país de tonelaje más moderno en relación con su flota.—España, entre los países de tonelaje más viejo.

La disminución de tonelaje naval, incluso buques de cien toneladas, «ocean goings», costeros y embarcaciones fluviales, durante el pasado año fué de 690.640 tons., cifra bastante inferior a la del año anterior, 2.343.573 tons. que representaban un «record» en la materia. El tonelaje de Gran Bretaña e Irlanda se redujo en 334.503 tons. este último año, contra 965.827 tons. en el anterior, 1933-34; el de otros países se redujo en 356.137 toneladas, contra 1.377.746 tons. en los años respectivamente indicados; no existe proporción, como se ve, entre el descenso en Inglaterra y lo que bajó en otros países, lo cual demuestra que en éstos, aún tienen los navieros esperanzas de que sus buques, con subsidios o sin ellos, encuentren fletes remuneradores. Sea como fuere, lo cierto es que el desguace sigue ahora un ritmo más lento.

Parecía hasta hace unos dos meses que todos los países marítimos del mundo se esforzaban en librarse de los buques en exceso; pero los datos de la última edición del «Lloyd Register's Book» son poco consoladores. Tomando en conjunto buques de caldera y motor—excluyendo así los veleros y barcasas—la baja en el tonelaje durante el pasado año fué de uno por ciento, mientras que en el an-

terior fué de 3,5 por 100. A este paso serán precisos diez años para librarse del tonelaje excesivo que está actualmente amarrado. Si los armadores de otros países hubieran seguido en los desguaces el ritmo de los ingleses, hubieran desguazado tres veces más de lo que han hecho, es decir un millón de tons. aproximadamente. O sea que los armadores de otros países, después de ser los culpables del exceso actual por su imprevisión, son ahora el obstáculo para eliminarlo y volver a un punto de equilibrio.

CAMBIOS EN LOS TRANSPORTES DESDE 1914 —

En la primera de estas tablas se detalla el tonelaje poseído por los principales países, con exclusión de los tankers que se especifican aparte, exponiendo su desarrollo desde 1914, hasta llegar a cifras actuales. Seis años se toman para esta comparación; 1914, el año en que se promueve la Guerra; 1922, el primer año de normalidad de la postguerra; 1929, el que puede ser considerado como último año de normalidad de la postguerra; 1931, el año en que llega a su cifra culminante el tonelaje naval en todo el mundo; 1934, hace un año, y finalmente el año presente, 1935.

Debe observarse, porque es digno de atención y refuerza el punto de vista de los navieros ingleses, que todos los países han aumentado su flota mercante, excepto Inglaterra que la reduce en 1,6 millones y Alemania en 1,4.

TABLA I. — EL TONELAJE NAVAL EN EL MUNDO (EN MILLONES DE TONS. GRUESAS)

PAISES	1914	1922	1929	1931	1934	1935
Gran Bretaña.....	20,5	21,6	22,8	23,1	20,6	20,3
Dinamarca.....	0,8	1,	1,	1,1	1,1	1,1
Francia.....	1,9	3,5	3,3	3,5	3,3	3,
Alemania.....	5,1	1,8	4,	4,2	3,7	3,7
Grecia.....	0,8	0,7	1,3	1,4	1,5	1,7
Holanda.....	1,5	2,6	2,9	3,1	2,6	2,6
Italia.....	1,4	2,7	3,2	3,3	2,9	2,8
Japón.....	1,7	3,6	4,2	4,3	4,9	4,
Noruega.....	1,9	2,4	3,2	4,1	4,	4,
España.....	0,9	1,2	1,1	1,2	1,2	1,2
Suecia.....	1,	3,1	1,5	1,7	1,6	1,5
Estados Unidos.....	4,3	13,6	13,5	12,8	12,3	12,2
Otros.....	3,6	3,5	4,4	4,0	5,5	5,6
TOTAL MUNDIAL.....	45,4	61,3	66,4	68,7	64,3	63,7
TONELAJE TANK. TOTAL MUNDIAL.....	1,5	5,1	7,	8,6	8,7	8,9

Hace 21 años, en junio de 1914, el tonelaje de vapor y motor de todo el mundo, excluyendo los tankers y los buques lacustres de los Estados Unidos totalizaba 41,6 millones de tons., de los cuales la Gran Bretaña llegaba al 44,5 por 100. Hoy el total es de 52,3 millones, de los cuales tiene la Gran Bretaña 15 millones, o sea sólo el 28,5 por ciento.

Además, de la disminución total de 5,4 millones de tons.—casi el 10 por 100—durante los últimos cuatro años, la Gran Bretaña ha contribuido en 2,9 millones, o sea un sexto del tonelaje que poseía en 1931, mientras los demás países han contribuido a esa disminución en 2,5 millones, que es sólo una décimosexta parte del tonelaje que poseían en 1931. Es decir, que los navieros de Inglaterra procuraron racionalizar el tonelaje y reorganizar sobre nuevas bases su marina; los demás no lo han hecho, más bien han retrocedido en ese camino.

TONELAJE ANTIGUO Y MODERNO

La edad de las flotas mundiales—vapores y motonaves de más de 100 tons. gruesas—se analiza en la Tabla II, refiriéndose a los países principales que ya se mencionan en la Tabla I. Las columnas de porcentajes señalan el de la flota de cada país distribuido por edades. Los seis países con el porcentaje más nuevo, es decir menos de diez años, en mayor número son:

Noruega . . .	46,5	Dinamarca	32,3
Holanda. . . .	38,7	Alemania.	32,2
Gran Bretaña	34,4	Dominios ingleses	29,1

Estos seis países poseen, en junto, dos tercios de la flota moderna. En otro lugar de la escala, los seis países que tienen un porcentaje mayor de tonelaje anticuado, de más de 20 años, con un tercio del tonelaje a flote, son:

Grecia..... 62,1 España..... 35,1
 Suecia..... 41,9 Italia..... 32,2
 Dominios ingleses 40,2 Francia..... 25,7

36,9 a 34,4 por 100 o sean 555.000 tons., debido a la crisis de nuevas construcciones navales; el tonelaje entre 10 y 20 años ha subido de 43,4 a 46,1 o sean 326.000 toneladas. El de 20 años y más ha decrecido de un 19,7 a un 19,5 por 100 o sean 103.000 tons.

Comparadas con las cifras de hace un año las de ahora, podría verse que el tonelaje inglés de menos de diez años ha disminuído de

TABLA II. — ANÁLISIS DE LAS FLOTAS DEL MUNDO (EN MILES DE TONS. GRUESAS)

PAISES	MENOS DE 10 AÑOS		10 AÑOS A 19		20 EN ADELANTE	
	Tons.	%	Tons.	%	Tons.	%
Gran Bretaña.....	6.815	33,6	8.808	43,9	4.570	22,5
Dinamarca.....	355	32,3	463	42,1	281	25,6
Francia.....	789	26,4	1.433	47,9	768	25,7
Alemania.....	1.192	32,2	1.791	48,5	710	19,3
Grecia.....	42	2,5	606	35,4	1.073	62,1
Holanda.....	989	38,7	1.116	43,7	449	17,6
Italia.....	766	27,	1.159	40,8	913	32,2
Japón.....	1.008	24,7	2.073	50,7	1.005	24,6
Noruega.....	1.843	46,5	1.372	34,6	752	18,9
España.....	292	25,1	464	39,8	408	35,1
Suecia.....	357	23,2	539	34,9	645	41,9
Estados Unidos.....	1.093	16,3	7.793	93,8	3.259	89,9
Otros.....	1.312	23,2	1.392	23,5	3.015	53,3
TOTALES 1935.....	16.853	26,5	29.036	45,5	17.838	28,
TOTALES 1934.....	17.691	27,5	28.530	44,3	18.137	28,2

Londres-Setiembre.

J. THOMPSON.

VARADERO del FOMENTO

Propietario: BERNARDO ORTEA

G I J O N

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES NAVALES

Carro varadero para buques hasta 1.000 toneladas

PRECIOS REDUCIDOS PARA LAS OPERACIONES DE SUBIDA, BAJADA Y ESTANCIA

SOLICITASE TARIFA DE PRECIOS

Los obreros reclaman aumento de salarios. — Polonia en camino de arrebatarle el mercado de Italia

Más allá de estas reivindicaciones inmediatas del alza de salarios, las empresas temen el objetivo inmediato de la nacionalización de las minas. El aumento significaría más del cuádruplo de las utilidades del último año. — Una huelga arruinaría la minería de Inglaterra. — Dificultades para la exportación de carbones ingleses a Italia. — Una central de compras en Cardiff.

Los trastornos del trabajo, el descontento obrero, vuelven a amenazar la industria carbonera de Inglaterra y a producir las naturales inquietudes en sus directores.

El Comité ejecutivo de la Asociación de trabajadores mineros ha formulado una demanda de elevación de salarios que llega a dos chelines diarios, extensiva a todo el país. No puede predecirse cuál será la solución que el pleito va a tener; pero sea cual fuere, una cosa aparece clara e independiente de sus resultados: que es muy dudoso que el aumento de salarios sea el objetivo verdadero de la Asociación referida, aunque aparezca como su principal reivindicación; la elevación de salarios sería la bandera de esta lucha, pero tras de ella se escondería su finalidad verdadera; lo que ocurre es que sin el objetivo de un inmediato mejoramiento de los salarios, los mineros no se comprometerían en ella.

Esta demanda, volverá a suscitar la cuestión de los acuerdos o convenios nacionales. Después de la desastrosa huelga de 1926, que fué para la economía inglesa y para la industria carbonera en particular, un rudo golpe, los propietarios de las minas declararon que no volverían a tratar con la Federación de mineros, sobre bases nacionales; aunque estaban siempre dispuestos a transacciones parciales, por distritos, con sus trabajadores.

Esta actitud se fundamentaba en razones muy sólidas y fué la causa principal del estrepitoso fracaso de aquella huelga minera, que está en la memoria de todos.

Ahora se cree que la Federación de mineros quiere intentar otra prueba para forzar la actitud de las Empresas; y el temor mayor consiste en que el verdadero móvil del actual movimiento obrero esté en la nacionalización de las explotaciones. Los directores de las fuerzas obreras no pueden dejar de conocer este dato de importancia suma para la suerte de sus reclamaciones, que el total de ellas significaría unos 18.000.000 de libras anuales, y que los beneficios de la industria minera el año pasado, fueron sólo de 4 millones.

Además, una consideración que a todos, empresas y obreros, ha de advertirse claramente, es que los momentos son francamente inoportunos; la industria inglesa de carbones lucha con dificultades enormes, asediada en todas partes por una competencia desleal que se funda muchas veces en los bajos salarios y en condiciones de trabajo menos onerosas, es decir, en un precio de coste por obrero, menor que el de Inglaterra. Países como Polonia y Alemania concurren al mercado de carbones y desplazan de él a los ingleses; lo consiguen, no por virtud de una superior calidad del producto, no por una organización de ven-

tas superior ni por circunstancias intrínsecas de la industria, sino por la exportación subsidiada, por los jornales bajos, por factores contra los cuales la mejor organización inglesa ha podido poco hasta ahora.

Una paralización de las minas inglesas, por virtud de una huelga sería un golpe decisivo para el porvenir de la economía carbonera de Inglaterra. Las corrientes de opinión que nutren el movimiento obrero inglés, están lejos del extremismo suicida que cierra los ojos a realidades irrefragables; con seguridad que a la hora de las decisiones, la meditación, la previsión del futuro, con todos estos temores a la vista, no dejarán de ser escuchados.

* * *

Italia ha establecido o, mejor dicho, está en trance de establecer una especie de oficina de compras de carbones en Cardiff, no sólo carbones, sino secundariamente metales de los que de ordinario se provee en Inglaterra; como es sabido, el gobierno italiano ha llegado a un monopolio de compra de carbones; del monopolio se han seguido numerosas dificultades para la exportación inglesa a este país, dificultades que han venido a sumarse a las anteriores por restricciones monetarias y tráfico de divisas.

Mientras se organizaba esta especie de Central de compras, casi desaparecieron éstas en el sur de Gales. Esta zona sufre particularmente las anomalías que gravitan sobre uno de sus mercados más importantes, como eran los puertos italianos; a tal extremo habían llegado las dificultades para la liquidación de créditos que, en muchos casos, las empresas de esta cuenca, habían preferido no cerrar operación ninguna, a pesar de la importancia de estos mercados.

Ahora circulan por Gales noticias de que se ha llegado a un acuerdo entre Polonia e Italia para el suministro de un millón de toneladas de carbón polaco en el término de un año.

En 1913, las exportaciones de carbón inglés a Italia llegaron a los 9.467.000 tons.; en 1934, sólo 4.698.000; calcúlese el efecto que esta nueva reducción de un millón que se deriva favorablemente a Polonia, producirá en los medios interesados. Algunos comentarios, tal vez pesimistas, hemos leído estos días en los periódicos de Inglaterra, que llegan a prever no lejano el día en que el mercado de Italia se pierda totalmente para Inglaterra. Y téngase en cuenta que Italia era, después de Francia el mejor consumidor de sus carbones.

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 industria conservera en España

No cabe duda que mucha gente ignora la importancia que tiene en nuestro país la industria de conservas de pescado y lo que la misma representa para nuestra economía nacional. Para conocerlo, nada mejor que acudir a las fuentes oficiales, en las cuales queda reflejado nuestro aserto. Según la última estadística de la Subsecretaría de la Marina civil, en 1933 existían en España 741 fábricas de salazón, conservas y escabeche, que daban empleo a 4.483 hombres y 10.607 hembras. Su producción en dicho año fué de 80.912.630 kilogramos, con un valor de 68.686.124 ptas.

Esta industria, como se puede ver, reviste una importancia digna de atención, ya que incluso toda su prosperidad y desarrollo es debida únicamente al trabajo y tesón de los directores y personal, sin que nunca haya recurrido a la protección del Estado. Y debido a este esfuerzo, hoy podemos decir, con orgullo de españoles, que tenemos una industria que nos honra y que puede codearse con las mejores del extranjero en su clase, pues las fábricas nacionales están montadas con los mayores adelantos conocidos para el perfeccionamiento de la industria, y en cuanto a la bondad de sus productos, basta la fama de que gozan en todas partes. Una prueba fehaciente de ello es que muchas fábricas extranjeras nos compran el pescado en conserva con lata en blanco para ponerle su etiqueta o bien hacen sus pedidos a nuestras fábricas encargándonos

los nombres y letreros que han de llevar los envases.

Pero los mercados extranjeros donde se colocaba gran cantidad de conservas, han sufrido en los últimos años una considerable retracción, como consecuencia del proteccionismo que todos los países tienden a establecer para la colocación de los productos nacionales. Por esta causa se van cerrando muchas puertas a las conservas españolas y poniéndose barreras a su exportación. Así ha ocurrido últimamente con Italia, uno de los mayores consumidores de anchoa que teníamos.

Tales medidas están produciendo serios quebrantos a nuestra industria conservera, la cual se resiente considerablemente e incluso llega ya a verse colocada en una situación bastante crítica, ante el descenso de consumo experimentado. Y esto nos hace pensar en la necesidad de que se pongan remedios eficaces para que esta actividad, de importancia suma, pueda continuar su desarrollo y esplendor, conseguido no sin largos años de lucha por unos hombres que emplearon todas las ganancias obtenidas en los años de la guerra—durante la cual nuestras conservas de pescado se agotaban completamente—en mejorar la maquinaria, procedimientos y ampliar las fábricas.

Entendemos que para no llegar a sumir a la industria conservera en la difícil situación que la amenaza, debe el Gobierno tomar cartas en el asunto y, sin olvidar los mercados extranje-

ros, ver de intensificar en España el consumo de conservas de pescado, haciendo a este fin una campaña de propaganda, en la que se den a conocer las excelentes cualidades digestivas y nutritivas que reúne este alimento. Así es como se hace en otros países, requiriendo a las grandes eminencias médicas para que expongan su opinión, como garantía del consumo que se pretende fomentar. De este modo nadie ignorará que la digestión total del pescado es más rápida que la de la carne que es más rico en fósforo, yodo y en otros principios. Que la sardina y el bonito poseen un valor alimenticio energético superior a la carne, como lo patentiza el que un filete de vaca (sin hueso) de peso 150 gramos, y una caja de sardinas, cuyo peso es de 150 gramos, sometidos a un estudio comparativo, dieron como resultado 298,25 calorías totales para el primero y

711,10 para las sardinas. De ahí el uso de estas conservas en muchos hospitales y que las mismas se recomienden a los obesos, diabéticos, tuberculosos, etc.

No cabe duda que divulgadas estas excelentes cualidades que poseen las conservas de pescado, el consumo dentro de España adquiriría en poco tiempo el aumento deseado, incluso hasta el suficiente para que la industria no tuviera que depender de los mercados extranjeros, como sucede actualmente.

Esta es una campaña que se impone: campaña de intensificación de consumo de pesca, lo mismo en conserva que el pescado fresco, teniendo en cuenta que de todas las industrias derivadas del mar la principal es la pesca, y la misma representa para España una de sus mayores riquezas.

Piscis.

ASTILEROS DEL CANTABRICO S.L.

— GIJÓN —

ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE CONSTRUCCIONES NAVALES

Buques de vapor y motor, mixtos o de carga, petroleros, pesqueros, remoicadores, 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



SECCIÓN DE PESCA



ABUNDA LA PESCADILLA

Al igual que en la quincena anterior, la que finaliza hoy, fué de buenas capturas de pescadilla para las parejas que trabajan al día, las cuales están calando con bastante suerte en las playas del Oeste de este litoral. Los «bous» continúan también pescando abundante cantidad de merluza. Esto, unido a los precios de venta que tuvieron ambas clases, buenos durante toda la quincena, dió a los pesqueros dedicados al arrastre un rendimiento favorable.

Los armadores de este puerto han dado por terminada la costera de Irlanda que, por

cierto, en el año actual, ha sido bastante mala y de pérdidas para todas las «parejas» que allí acudieron. Estos días, con motivo de las fiestas que se celebran en Candás, han suspendido sus faenas la generalidad de los barcos dedicados al bonito, liquidando la costera, pues muchos de ellos ya no se reintegrarán a tal arte y se preparan para la temporada de invierno. Los resultados obtenidos son desfavorables para casi todos los barcos pequeños y de utilidad, aunque no mucha, para los mayores.

La sardina se pesca en cantidad regular, y al igual que el bonito, tuvo precios bajos casi todos los días.

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

CLASE DE PESCA	26	27	28	29	30	31	2	3	4	5	6	7	9	10
Merluza.....	4,50	4,50	5.—	3,39	3,30	4,52	3,29	3,50	3,59	3,69	3,34	4,12	3,50	3,29
Pescadilla....	1,83	2,11	1,83	1,29	1,23	1,14	1,31	1,33	1,39	1,25	1,—	1,43	1,27	1,40
Besugo.....	1,04	1,19	1,11	1,24	0,80	1,03	0,94	0,85	0,90	1,—	1,—	1,16	1,—	1,09
Gallos.....	1,70	1,60	1,74	1,42	1,10	1,29	1,26	1,22	1,40	1,30	1,33	1,30	1,26	1,12
Congrio.....	2,19	2,27	>	2,17	1,49	2,15	1,79	2,—	1,51	1,77	1,67	2,—	2,25	2,19
Barbadas....	0,88	1,19	>	0,80	0,80	1,—	0,86	0,80	0,94	0,88	0,85	1,—	1,—	1,—
Reyes.....	>	1,22	>	1,28	>	1,33	0,69	1,18	>	>	0,70	>	>	>
Matute.....	0,50	0,55	0,71	0,45	0,50	0,52	0,50	0,53	0,50	0,56	0,50	0,40	0,52	0,38
Pelao.....	0,56	0,50	0,80	0,49	0,50	0,54	0,50	0,54	0,50	0,48	0,54	0,54	0,55	0,50
Bonito.....	0,89	0,82	0,83	0,91	0,70	0,87	0,89	1,—	0,87	0,91	0,97	0,92	0,89	0,93
Sardinias....	0,44	0,47	0,78	0,46	1,48	0,46	0,46	0,61	0,54	0,54	0,51	0,60	0,66	0,53
Congria.....	1,45	>	>	0,75	0,69	>	>	1,44	>	>	>	>	>	>
Potas.....	0,92	>	>	1,—	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
Chicharros...	0,32	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
Bocarte.....	>	>	>	>	0,12	>	0,06	>	>	>	>	>	>	>
Panchos.....	>	>	>	>	>	0,86	0,66	0,72	>	0,85	1,—	0,80	>	>
Mero.....	>	>	>	>	>	>	2,50	>	>	2,19	>	>	>	2,90
Rodaballos...	>	>	>	>	>	>	0,40	>	>	>	>	>	>	>
Salmonetes...	>	>	>	>	>	>	>	>	3,—	>	>	>	>	>
Rubiel.....	>	>	>	>	>	>	>	>	2,50	>	2,70	>	>	>
Abadejo.....	>	>	>	>	>	>	>	1,40	>	>	1,50	>	>	>

Agencia en Guipúzcoa

Sociedad Hullera Española

Jorge de Satrústegui ◊ Pi y Margall, n.º 1 - San Sebastián

Movimiento habido en los turnos para la carga de carbón por

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====				
13 Agosto	26 Agosto	Ntra. Sra. del Carmen	5.550	Barcelona.
19 id.	30 id.	Jesús Antonio	1.500	Sevilla.
26 id.	4 Seembre.	Maruja y Aurora	4.500	Barcelona.
2 Seembre.	9 id.	Mina Carrio	3.800	Valencia.
3 id.	cargando	Compostela	1.200	Id.
5 id.	esperando	Villamanrique	2.450	Vallcarca.
9 id.	»	Ramón Alonso R.	4.400	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
19 Agosto	26 Agosto	Sama	1.000	Bilbao.
24 id.	2 Seembre.	V. Ruiz Senén	5.750	Barcelona.
27 id.	7 id.	Norte.	4.200	Id.
31 id.	cargando	Astur.	1.200	Almeria.
9 Seembre.	esperando	Sama.	1.000	Bilbao.
10 id.	»	Llodio	900	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
16 Agosto	28 Agosto	Virgen de la Cinta	1.200	Málaga.
29 id.	2 Seembre.	Sud	2.300	Barcelona.
30 id.	5 id.	Llodio	900	Bilbao.
31 id.	10 id.	Sotón	1.900	Pasajes.
2 Seembre.	cargando	Mari Eli	1.400	Ceuta.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
21 Agosto	26 Agosto	Astillero	480	Zumaya.
30 id.	3 Seembre.	Suevia	420	Cádiz.
31 id.	4 id.	Mariavi	420	San Sebastián.
2 Seembre.	7 id.	Alejandro	400	Id.
5 id.	7 id.	Juan Artaza	580	Pasajes.
6 id.	cargando	Iciar	610	Santander.
9 id.	esperando	José María	500	Pasajes.
10 id.	»	Ruda	400	Vigo.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
22 Agosto	25 Agosto	F. L. de Ibarra	4.600	Valencia.
4 Seembre.	4 Seembre.	V. de Chávarri	4.600	Tarragona.
7 id.	7 id.	Mina Coto.	360	Santander.

- GIJON

Estos puertos desde el 10 de Agosto al 25 de Setiembre de 1935

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
19 Agosto	4 Sepbre.	Mont Seny	840	Pasajes.
20 id.	3 id.	Numa	4.300	Barcelona.
23 id.	29 Agosto	Belarmina	130	Ferrol.
23 id.	25 id.	M. Coto	360	Santander.
24 id.	29 id.	Maruja y Aurora	7.000	Barcelona.
27 id.	7 Sepbre.	Norte	750	Id.
28 id.	31 Agosto	Cervantes	210	Coruña.
28 id.	7 Sepbre.	Sud	2.300	Valencia.
31 id.	3 id.	San Antonio y Animas	114	Vigo.
2 Sepbre.	3 id.	Mina Sorriego	160	Santander.
2 id.	3 id.	Astillero	480	Zumaya.
3 id.	5 id.	Goya	150	Coruña.
3 id.	6 id.	San Eduardo	300	Vigo.
3 id.	9 id.	Compostela	800	Valencia.
4 id.	6 id.	Espiñeira	100	Ribadeo
4 id.	9 id.	Galicia	320	Vigo.
6 id.	cargando	Pepín	550	Bilbao.
9 id.	»	R. Alonso R	2.300	Barcelona.
9 id.	»	Astillero	480	Zumaya.
9 id.	esperando	Begoña 7	180	San Sebastián.
10 id.	»	Mont Seny	840	Pasajes.
10 id.	»	Josefa Mary	100	Vigo.
10 id.	»	Ruda	900	Id.
===== GIJON - DARSENA. — F. C. DE LANGREO =====				
20 Agosto	26 Agosto	Josefa Mari	230	Vigo.
20 id.	27 id.	José G. Trevilla	250	Santander.
21 id.	28 id.	Paco García	210	Id.
22 id.	30 id.	Vito	190	Zumaya.
22 id.	29 id.	Airoso	130	Coruña.
27 id.	29 id.	Lola	230	Santander.
27 id.	31 id.	Melchuca	210	Cariño.
28 id.	31 id.	Magdalena	230	Bilbao.
29 id.	2 Sepbre.	Joven Víctor	160	Zumaya.
31 id.	5 id.	Lalín	150	Santander.
31 id.	7 id.	San Jorge	250	San Sebastián.
31 id.	3 id.	Josefa	300	Ferrol.
2 Sepbre.	5 id.	Roberto	180	San Sebastián.
2 id.	9 id.	L. Vives	160	Bilbao.
2 id.	5 id.	Edurne	200	Deva.
2 id.	9 id.	Antonieta	130	Id.
2 id.	9 id.	Mariavi	380	Santander.
2 id.	cargando	Paco García	210	Id.
5 id.	»	Vito	200	San Sebastián.
5 id.	esperando	Aller	200	Santander.
5 id.	»	Manuel	240	Zumaya.
7 id.	»	Melchuca	120	Bilbao.
10 id.	»	Carmen	230	Santander.

A V I L E S

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

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Agosto.				
18 Agosto	21 Agosto	Nuria R	3.485	P. Mallorca.
21 id.	22 id.	Luis Vives	8	Coruña.
22 id.	26 id.	Abando	1.194	Ceuta.
23 id.	27 id.	C. de Zubiría.	4.613	Tarragona.
24 id.	27 id.	Luis Adaro	3.216	Sevilla.
26 id.	27 id.	Lolina	400	Zumaya.
20 id.	27 id.	Arnao	140	Requejada.
19 id.	29 id.	Fito	692	Barcelona.
26 id.	29 id.	Inogedo	467	San Sebastián.
29 id.	30 id.	Margarita	15	Bilbao.
30 id.	30 id.	Juanito	4	Corme.
30 id.	30 id.	Recalde	6	Navia.
26 id.	30 id.	J. F. M.	2	Ribadeo
30 id.	31 id.	Santiago López	3.875	Barcelona.
30 id.	31 id.	Don Quijote	218	Betanzos.
31 id.	31 id.	Jone Miren	7	Laredo.
31 id.	31 id.	Nemrod	80	Coruña.
TOTAL...			18 422	
1.^a decena de Setiembre.				
2 Sepbre.	2 Sepbre.	Lolina	420	Vigo.
3 id.	3 id.	Arnao	145	Requejada.
1 id.	3 id.	Evaristo	4	Navia.
2 id.	4 id.	Antonio Satrústegui	4.658	Barcelona.
5 id.	5 id.	Arnao	86	Requejada.
6 id.	7 id.	Iturri Ripa	389	Pasajes.
23 Agnsto	7 id.	Recalde	100	Puentedeume.
6 Sepbre.	9 id.	San Ciprián	130	Betanzos.
8 id.	9 id.	Mari Carmen	388	Vigo.
8 id.	9 id.	El Gaitero	10	Santander.
8 id.	9 id.	Arnao	144	Requejada.
6 id.	10 id.	José Tartiere	3.474	Barcelona.
10 id.	10 id.	Juanito	6	
TOTAL...			9 954	

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

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

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Agosto.				
21 Agosto	21 Agosto	Capricho	135	Coruña.
14 id.	21 id.	Jaime Girona	3.091	Bilbao.
21 id.	22 id.	Lolina	416	Pasajes.
22 id.	24 id.	C. Hevia	243	Id.
23 id.	26 id.	El Caudal	1.015	Bilbao.
18 id.	26 id.	M. de Urquijo	3.509	Id.
22 id.	26 id.	Aurora	1.015	Id.
23 id.	26 id.	José María	521	Pasajes.
23 id.	26 id.	Goya	140	Coruña.
26 id.	27 id.	Pepín	549	San Sebastián.
22 id.	27 id.	Juanes	189	Id.
26 id.	29 id.	El Gaitero	105	Id.
19 id.	29 id.	G. Schulz	3.618	Valencia.
27 id.	29 id.	Iciar	595	Santander
22 id.	29 id.	F. R. San Pedro	3.583	Bilbao.
29 id.	30 id.	Juan Artaza	586	Pasajes.
24 id.	30 id.	Mari Begoña	6	Bilbao.
30 id.	31 id.	José María	528	Vigo
30 id.	31 id.	Aurora	1.020	Bilbao.
24 id.	31 id.	Jaime Girona	3 417	Id.
TOTAL...			24.281	
1.^a decena de Setiembre				
1 Sepbre.	2 Sepbre.	Pepín	556	Bilbao.
1 id.	2 id.	Iciar	598	Santander.
31 Agosto	3 id.	Cementos Rezola 2	667	San Sebastián.
2 Sepbre.	3 id.	Juanes	383	Id.
3 id.	3 id.	Iturri Ripa	195	Pasajes.
4 id.	4 id.	Iciar	605	Santander.
30 Agosto	5 id.	M. de Urquijo	3.504	Bilbao.
4 Sepbre.	5 id.	Aurora	1.016	Id.
5 id.	5 id.	Margarita	316	Vigo.
4 id.	5 id.	J. F. M.	45	Vegadeo.
5 id.	6 id.	El Caudal	1.063	Almería.
3 id.	8 id.	F. R. San Pedro	2.919	Bilbao.
8 id.	9 id.	Aurora	1.022	Id.
8 id.	10 id.	Hernani	422	San Sebastián.
9 id.	10 id.	Concepción Hevia	226	Id.
8 id.	10 id.	Ana	298	Pasajes.
TOTAL...			13.825	

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 Agosto y 1.^a de Setiembre de 1935

		3. ^a DECENA	1. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.....	Turno 1. ^o	7.252,70	6.330,36
	Id. 2. ^o	9.216,42	5.914,33
	Id. 3. ^o	4.311,10	4.500,93
	Id. 4. ^o	1.734,77	2.272,93
	Grúas chicas.....	411,03	577,46
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.....	Cargaderos.....	17.121,64	12.734,38
	Grúas chicas.....	1 759,64	1.517,74
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C.	Cargaderos.....	3.437,91	2.556,46
	Muelles.....	723,00	533,00
Totales en las dos decenas.....		45.967,84	36.937,97
AVILÉS.....		18.422,00	9.954,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA.....		24.281,00	13.825,00

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



COMPRA-VENTA DE BUQUES

Vapor «Río Besós».—Casco de acero; de 1.788 tons. de registro bruto y 1.083 toneladas netas. Construido en el año 1900. Vendido por la Compañía Transmediterránea, de Barcelona, a desguazadores españoles.

LA RECAUDACIÓN DE ADUANAS

La recaudación obtenida en la Aduana principal de Gijón y en las Subalternas de la provincia durante el mes de agosto último, fué la siguiente:

Gijón, 1.320.924,70 pesetas; Avilés, 268.799,31; San Esteban de Pravia, 64.341,97; las demás Subalternas, 7.176,08. Total 1.661.242,08 pesetas.

En agosto de 1934, se recaudaron en total 424.008,01 pesetas menos que este año, diferencia que en su casi totalidad corresponde a Gijón.

LA FEDERACIÓN DE ARMADORES DE BUQUES PESQUEROS :-:

Esta agrupación patronal, celebrará en Madrid los días 16 y siguientes del actual, una asamblea general extraordinaria, en la cual se discutirán asuntos de relevante importancia para la industria pesquera nacional.

Para conocimiento de nuestros lectores, publicamos el Orden del día, que es el siguiente:

- a) Acta de la sesión anterior.
- b) Mercado Central de Pescados.—Punto de venta.
- c) Tren rápido pesquero de Galicia a Madrid.
- d) Montepío de Armadores.
- e) Accidentes de mar y trabajo.
- f) Cuotas de socios cooperadores.
- g) Tratado comercial con Inglaterra.
- h) Ley de Paro Involuntario.—Primas al desguace y construcción de buques pesqueros.

i) Impuestos que por concepto de consumos grava al pescado el Ayuntamiento de Bilbao.

j) Estado de las gestiones con la Hispano Radio Marítima.

k) Mociones y proposiciones.

NOTA NECROLÓGICA

En su casa de Somió falleció el día 1.º del actual la virtuosa señora D.^a Ceferina González Perabeles, esposa de nuestro respetable convecino D. Victor Felgueroso González, importante industrial de esta Plaza, que con sus prestigiosos hermanos D. Constantino y D. Secundino tanto impulso ha dado a las explotaciones mineras asturianas.

La finada murió víctima de dolorosa y larga enfermedad, rodeada del cariño de todos los suyos y siendo su muerte muy sentida entre cuantas personas la conocían, pues sus bondades conquistaban en seguida el afecto de quienes a ella se acercaban.

Acompañamos en el sentimiento a toda su familia y en especial a su esposo, deseándoles la necesaria resignación en estos momentos de dolor.

UN LIBRO DE FERNÁNDEZ R. RÚA

Nuestro particular amigo y ex-colaborador de esta Revista, el joven catedrático gijonés D. Juan Fernández R. Rúa, de la Escuela de Altos Estudios mercantiles de Coruña, acaba de dar a la luz un libro sobre materia de enseñanza, que titula «Ejercicios Progresivos de Lengua inglesa».

Este libro, fruto logrado de estudios concienzudos y de una experiencia didáctica acreditada, no cabe duda que habrá de tener una buena acogida en la enseñanza del idioma inglés, dadas las excelentes cualidades que encierra, tanto para el profesor como para el alumno, lo cual ha sabido resolver con acierto el Sr. Fernández R. Rúa, dejando una vez

más patentizada su capacidad y devoción por la enseñanza.

Al acusar recibo del ejemplar con que nos ha obsequiado, enviamos desde aquí nuestra sincera felicitación por el acierto obtenido como autor a tan buen amigo, al que auguramos muchos éxitos en su carrera.

EL TONELAJE INGLÉS AL SERVICIO DE LA COMPETENCIA CARBONERA

En los mercados de fletes ingleses se advierte una demanda creciente de tonelaje para la exportación de carbones desde Polonia y Alemania para Italia. Los navieros han celebrado reuniones para convenir un tipo de fletes que no perjudique a la industria carbonera nacional.

Las exportaciones de carbón alemán a Italia siguen aumentando; en julio último llegaron a pasar de 600.000 tons.; el mes anterior fueron 476.171 tons. y 453.000 el mismo del año 1934.

El volumen de las exportaciones alemanas a Italia, es aproximadamente un 50 por 100 mayor que el de las inglesas.

EL TONELAJE AMARRADO EN NORUEGA

Según las estadísticas publicadas por la Asociación de Navieros de Noruega, correspondientes al mes de agosto, estaban amarrados en 31 de dicho mes, 59 buques, por 297.566 tons., peso muerto; un mes antes, las cifras respectivas eran 72 buques y 326.235 toneladas, lo cual representa una disminución de 13 buques, por 28.669 tons.

En la cifra de buques inactivos en agosto, 31, se incluyen 22 tanques, por 208.305 toneladas, contra 23; por 221.875 tons., un mes antes. El tonelaje medio de los amarrados en fines de agosto era de 5.040 toneladas, por 4.530 tons. un mes antes; los buques recomisionados durante el mes, eran de menor tonelaje relativamente.

El tonelaje inactivo en 31 de agosto representaba un 5,6 por 100 de la flota noruega exterior; un mes antes, representaba el 6,1 por 100. En todas estas cifras a que nos referimos, están excluidos buques balleneros y los que están sufriendo reparaciones.

COMPOSICIÓN DE LA FLOTA MERCANTE FRANCESA

La última estadística dada a conocer de la composición de la flota mercante que posee Francia, es la siguiente:

	Número de buques	Tonelaje neto
Pesca litoral.....	11.273	107.802
Gran pesca.....	110	26.032
Cabotaje francés.....	1 069	113.884
Cabotaje internacional..	342	404.253
Navegación de altura...	344	1.112.974
Prácticos, remolcadores y servicios de puerto..	721	19.0 4
Yates de recreo.....	412	8 809
Buques sin empleo durante el año.....	1.943	220.857
TOTAL.....	16.214	2.022.625

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



RATIFICACIÓN DEL CONVENIO RA- DIOCOMUNICACIÓN CON RUSIA :-:

El día 15 del pasado mes de Junio ha quedado depositado en los Archivos de este Ministerio el Instrumento de ratificación de la Unión de Repúblicas Soviéticas Socialistas referente al Convenio mencionado, habiendo manifestado la Embajada del mencionado país que dicha ratificación es extensiva a todos los Reglamentos que firmaron sus Delegados en la Conferencia de Madrid, o sea, al Reglamento Telegráfico con su Protocolo final, al Reglamento Telefónico, Reglamento general de Radiocomunicaciones y su Protocolo final y al Reglamento adicional de Radiocomunicaciones.

Lo que se hace público para conocimiento general, con referencia a la «Gaceta» de los días 28 de junio, 13, 16, 26 y 27 de julio de 1934, que insertaron el texto de la Ley que aprobó el Convenio junto con el texto del mismo y los Reglamentos y Protocolos que le completan, y a las demás publicaciones hechas en el mismo periódico oficial en sus números correspondientes a los días 7 y 17 de Agosto, 2 y 25 de Octubre, 18 y 25 de noviembre de 1934; de 3 enero, 7 de febrero,

5 de marzo, 10 de abril, 14 de mayo, 12 y 16 de junio y 2 de julio del año actual.
Madrid, 25 de julio de 1935.

ORDEN CONCEDIENDO A LAS COMPAÑÍAS TRANSMEDITERRÁ NEA Y TRASATLÁNTICA LAS SUBVENCIONES QUE SE CITAN

Ilmo. Sr.: Este Ministerio, de acuerdo con lo informado por la Delegación del Estado de la Compañía Transmediterránea y la Inspección general de Navegación, y estando ejercida oportunamente la crítica del gasto por la Intervención general de la Adminis-

tración del Estado, ha dispuesto, a propuesta de la Secretaría general de la Subsecretaría de la Marina civil, se libre a justificar a la citada Compañía la cantidad de un millón setecientos diecisiete pesetas setenta y dos céntimos (1.720.917,72), como dozava parte íntegra de la subvención anual correspondiente al mes de agosto del año actual, de conformidad con lo establecido en la Orden ministerial 20 de agosto 1934 («Gaceta» número 246), y con cargo al capítulo 3.º art. 4.º, agrupación 6.ª, concepto único



PINTURAS SUBMARINAS

Muñuzuri, Lefranc, Ripolin. S.A.

APARTADO 49 BILBAO

del presupuesto vigente de esta Subsecretaría, y a reserva de la justificación reglamentaria.

Por la Compañía Transmediterránea se ingresará en el Tesoro el importe de pagos del Estado, ascendente a la cantidad de veintidos mil trescientas setenta y una pesetas noventa y tres céntimos (22.371,93 pesetas).

Madrid, 17 de agosto de 1935.

* * *

Ilmo. Sr.: Este Ministerio, de acuerdo con lo informado por la Inspección general de Navegación, lo propuesto por la Secretaría general de la Subsecretaría de la Marina civil, y estando ejercida oportunamente la crítica

del gasto por la Intervención general de la Administración del Estado, ha dispuesto se libre en firme a la Compañía Trasatlántica la cantidad de un millón doscientas ochenta y tres mil cien pesetas (1.283.100 pesetas), importe líquido de la subvención que le corresponde percibir en el mes de agosto del corriente año, según lo dispuesto en la Orden ministerial de 4 julio 1935 («Gaceta» n.º 194) y a cuenta de la liquidación definitiva que oportunamente ha de formularse; debiendo afectar el abono de este gasto al capítulo 3.º artículo 4.º, agrupación 5.ª, concepto 2.º, del presupuesto vigente de esta Subsecretaría.

Madrid, 20 de agosto de 1935.

TRITON

PINTURA PATENTE PARA BARCOS

OLESA

MADRID

Norusto

PINTURA-ESMALTE ANTICORROSIVA



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

— G I J Ó N —

CARBONES

Consignatarios :-: Fletamentos

Agencia de las Compañías Hamburguesas

(Servicio directo a CUBA y MEXICO)

Telegramas: DEKADE :-: Teléfono 1119 :-: Apartado 44

HISPANO RADIO MARITIMA

Alcalá, 16 - MADRID

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

Aparatos automáticos de alarma de los mismos sistemas

SONDAS ULTRASONORAS LANGEVIN FLORISSON

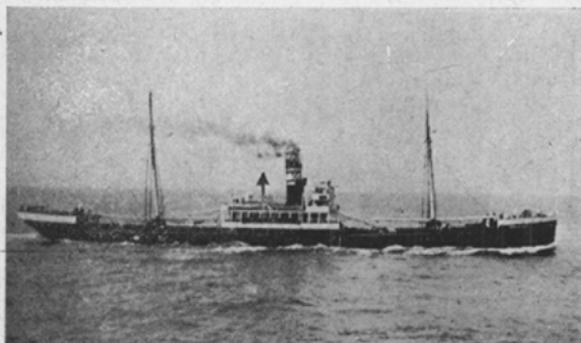
Esta Compañía tiene a su cargo las estaciones de la casi totalidad de los buques españoles de pasaje, carga y pesca, y posee la exclusiva en España para la explotación de dichos aparatos

Pídanse detalles y presupuestos a

HISPANO RADIO MARÍTIMA, MADRID - Alcalá, 16

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

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



JOAQUIN VELASCO

LANGREO, 2

— G I J Ó N —

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

VAPORES!:



“Mina Piquera”
“Mina Coto”
“Mina Carrió”
“Mina Sorriego”
“Mina Entrego”

Manuel G. Morán

EFFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

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

Aceites para la Marina MOBIL OILS

Empaquetaduras y juntas BELDAM

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

San Juan de Nieva (Avilés)

Telegramas } MORAN-AVILÉS
Telefonemas }

Fábrica de Pinturas PULCHRA

Teléfono 3.800-SANTANDER

PATENTES «MATEOLA» - ESMALTES

PINTURAS - BARNICES - SECANTES

COLORES - ACEITES

AGUARRAS - BROCHERÍA

Venta exclusiva:

E. Pérez del Molino, S. A.-SANTANDER

GRANDES TALLERES MECÁNICOS

GARCIA Y CANGA (LTD.A.)

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

GIJÓN

CONSTRUCCIONES METÁLICAS

Se hacen toda clase de reparaciones de buques.

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

Construcción y reparación de toda clase de Máquinas y Calderas

FUNDICIÓN de METALES

GUARDACABOS de TODAS las MEDIDAS

CALADEROS DE PESCA

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

Planos especiales nuevos para el bonito a 35 pesetas

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

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

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

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

Es el recurso supremo en estas circunstancias.

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

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

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

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

Capitán MIGUEL MORALES ALMIÑANA,

Lista de Correos, CADIZ

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

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 - 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 —

DOMINGO MUMBRÚ

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS

BARCELONA

Telegramas } DOBRÚ
Telefonemas }

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

GRANDES ALMACENES DE EFECTOS NAVALES

— DE —

ENRIQUE VALDES T. PRIDA

PRECIOS SIN COMPETENCIA

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

TELÉFONO 19

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

Gumersindo Junquera

GIJÓN - MUSEL

Armador - Consignatario de Buques
Carbones - Fletamentos



VAPORES

LUIS ADARO. 3.400 Tons.

GUMERSINDO JUNQUERA 5.800 »

MARUJA Y AURORA. . . . 6 850 »

TELEFONO 17-00 - APARTADO 176

Telegramas: JUNSECA-GIJÓN

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

ÁNGEL ALVAREZ, S. en C. - Avilés

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

GRANDES ALMACENES DE SAL

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

Telegramas } ANGEIVAREZ APARTADO NÚM. 31
Telefonemas }

Teléfonos { 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

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 GIJÓN 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 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. 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.^{ía} 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 90 por 100 de la flota mundial emplea esta patente.

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

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

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

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

«FUNNEL PAINT».—Pintura ignífuga para chimeneas.

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

«DANBOLINA» «LAGOLINE», Esmalte «SUNLIGTH»,

«UNION JACK», «ESMALTES PARA JUGUETES»,

«PINTURAS Y BARNICES SECADO AL AIRE LIBRE Y A LA ESTUFA», «BEDSTEAD PAINT»

(pintura para camas), «FURNITURE VARNISH»,

«FURNITURE» ENAMEL» (barniz y esmalte especiales para muebles), «MOTOR PAINT», Pinturas

decorativas «LAGOMAT», Pintura al agua «ODI-CO» (preciosos colores permanentes), Esmaltes y

Barnices «INTERLAC» a la nitrocelulosa y demás

productos nitrocelulósicos, «INTERPAST» A. y B.

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

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

Oficinas:
Ibañez de Bilbao, B
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