



AÑO VI

GIJON 15 DE DICIEMBRE DE 1935

NÚM. 123

VAPORES COSTEROS (S.A)

BILBAO

Servicio regular entre los puertos de Pasajes, S. Sebastián, Santander, Gijón, Musel, Avilés, S. 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.

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 }

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

HIJOS DE GABRIEL JULIÁ

FABRICA DE REDES E HILOS
PARA LA PESCA

BRUCH, 7

BARCELONA

Teléfono 11.422

Dirección telegráfica: “JULIAREDES”

Leche en polvo

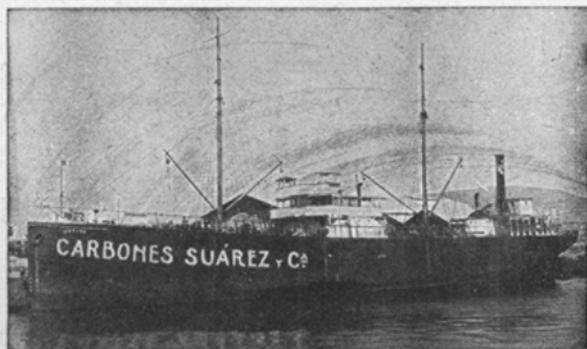
“S A M”

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

← Fábrika en Renedo (Santander) →

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



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

Depósitos flotantes y terrestre de Carbón y Gas-Oil

Importación y venta de Sal

CASA CENTRAL: VIGO - Teléfono 1466

SUCURSALES en MARIN, VILLAGARCIA y SANTIAGO

Tele ^{gramas} _{fonemas} | SUARECES

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

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

Especialidad en Buques pesqueros

SENABRE

CORDELERÍA Y REDES
VAPORES PESQUEROS

VILLAJYOSA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

CADIZ: Plocía, 13.

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

VILLAJYOSA (Casa Central).

TELÉFONOS:

N.º 2734

N.º 2724

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

TARIFA DE ANUNCIOS POR INSERCIÓN

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

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

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

Los anuncios en texto no tienen descuento.

Suscripción por un año a la Revista... 25 ptas.
Id. por un semestre..... 13 id.

Los anunciantes recibirán la Revista gratis.

FILATURAS VALENCIANAS REDÓN, S. A.

Fábrica en Paterna - Telf. 22



Valencia, Ruiz de Lihory, 7 - Telf. 15453

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



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



"EL ÁNCORA"

EFECTOS NAVALES

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

Hijos de CASIMIRO VELASCO

Telegramas y Telefonemas: **CASIMIRO**

Apartado núm. 67 **GIJÓN** **Teléfono 24-18**

AGENTES DE LAS LÍNEAS DE NAVEGACIÓN:

NORDDEUTSCHER LLOYD
LLOYD ROYAL BELGE
DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT «NEPTUN»
Wm. H. MULLER & C.º
THE ISAACS LINE (EN GIJÓN Y BILBAO)
GANS STEAMSHIP LINE
CORRESPONSALES DE LA AMERICAN EXPRESS C.º

AGENCIA DE ADUANAS

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

CASA EN BILBAO:
Barroeta Aldamar, 2 - 1.º

Teléfono 18315
Telegramas: "CASMIR"

CASTAÑOS, URIBARRI Y C.^{IA}

FABRICA MECANICA DE CORDELERIA

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

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

JOSÉ MARÍA CANDINA

EN SUCESION

CONSIGNATARIO DE BUQUES

FLETAMENTOS - SEGUROS

COMPRA-VENTA DE BUQUES

Dirección telegráfica: CANDINA

Teléfonos N.ºs 11721 y 18609

Apartado N.º 520

Buenos Aires, 4 **BILBAO**

ARTAZA Y COMPAÑIA

Carbones de todas clases, nacionales y extranjeros
Depósitos en Pasajes

Agencia de la «Compañía Adriática de Seguros»

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

Armadores de Buques

Vapor "Lolita Artaza" 2.600 tons.
» "Juan Artaza" 600 »
» "José María" 500 »

Consignatarios de buques y mercancías
Agencia de Aduana

Vapores de pesca

Vapor "Bonanza" Vapor "Txirista"
» "Beduria" » "Ereka"

Telegramas: **ARTAZA**

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

Oficinas: Cuarta Vía, 6

Pasajes (Guipúzcoa)

NICOLAS LAFUENTE

ARMADOR Y CONSIGNATARIO

Velasco, 15 - bajo **SANTANDER**

VAPORES

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

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

Telefonemas	LAFUENTELORZA	Teléfonos	Domicilio: 1.722
Telegramas			Oficina: 1.187

AGENCIA MARÍTIMA

GONZALEZ-ALEGRE HERMANOS

VIGO

&

VILLAGARCIA

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

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

TELEG.	ALEGRE
TELEF.	
CABLE.	

A. B. C. code 6.ª Edic.



LA CONSTRUCTORA GUIPUZCOANA S. A.

Pasajes de San Pedro

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE
BUQUES, MAQUINAS Y CALDERAS

PROYECTOS Y PRESUPUESTOS
GRATUITOS

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 } RUIDEVELASCO { OVIEDO } APARTADOS { OVIEDO 123 } CODES { A. B. C. 5.ª EDICIÓN
GIJÓN 1905 TELEFONEMAS } GIJÓN } GIJÓN 201 } SCOTT'S 10.ª EDICIÓN

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

Marqués de Cubas, 25. - MADRID

APROBADA POR REAL ORDEN DE 18 DE NOVIEMBRE DE 1928

SEGURO DE BUQUES

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

Seguro de accidentes del trabajo y de mar

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

CIFRAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1934

DELEGACIONES EN TODOS LOS PUERTOS

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

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 }



AÑO VI

GIJÓN 15 DE DICIEMBRE DE 1935

NÚM. 123

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

A NUESTROS LECTORES

Transformación de esta Revista

Convencidos de la necesidad de ampliar los horizontes de nuestra Revista *ASTURIAS MARÍTIMA* y acuciados a ello por muchas personas que asisten al desarrollo de esta publicación desde su aparición en el estadio de la prensa, hemos decidido introducir importantes mejoras tanto en presentación como en contenido a partir de nuestro próximo número. A su vez hemos creído también conveniente cambiar su actual título por otro que, siendo aún más breve, indique en forma sintética las dos ramas industriales que en esta Revista se defenderán, título que será *MAR Y CARBÓN*, nombres genéricos de tan importantes actividades, que con la extensión que merecen las mismas serán aquí tratados y estudiados cuantos asuntos les afecten.

Desde su creación, venía siendo *ASTURIAS MARÍTIMA* defensora de los intereses marítimos y mineros en la medida que le era posible; pero habiendo llegado ahora a una inteli-

gencia con elementos muy interesados en los últimos, tendrá *MAR Y CARBÓN* nuevos bríos y espacio suficiente para que, tanto las cuestiones de la industria carbonera como las de la marítima, sean estudiadas en la forma que merecen, dada su importancia nacional, ya que se trata de dos riquezas que suponen sin duda alguna la independencia económica de España.

Las industrias marítima y hullera son las dos muy principales riquezas básicas de Asturias y lo son también del resto de nuestro país, a pesar de la poca atención que se les presta, sin embargo de la mucha que merecen.

No hemos tenido aquí la suerte de contar con esos hombres eminentes que se dan en otras partes y que con clara visión del porvenir orientan y preparan las riquezas de una región o país para un mayor desarrollo. Por el contrario, los Gobiernos parecen desconocer la importancia de las de Asturias

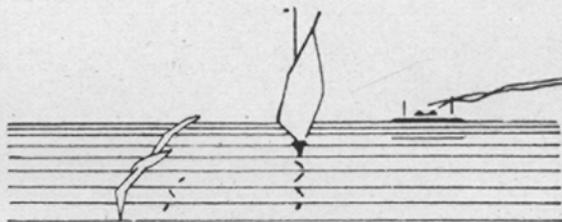
y no les prestan el calor debido. Y esta apatía e indiferencia es la que nos proponemos contrarrestar con nuestra modesta labor que nos esforzaremos en que sea lo más fructífera posible, poniendo a este fin toda nuestra voluntad y constancia, dos cualidades que pueden mucho. Pero sin pensar ni mucho menos en sustituir la falta de genios, nosotros queremos poner toda nuestra alma en esta empresa de defensa de los intereses navieros y mineros, porque entendemos que, entre otras cosas, esta es la única manera de hacer patria, ya que el patriotismo no es la declamación fuera de un amor que sólo está en los labios, sino el sacrificio constante y perenne por el bien común.

Tratamos de hacer una Revista en la que se plasmen los anhelos y clamores de los intereses que más repercusión tienen en toda la nación, o sea los mineros y navieros, que son la savia que fecunda y vigoriza a los pueblos, lo que los pone en pie y hace que sean grandes y respetados por su independencia, cosas estas a las que aspiramos como asturianos y españoles, porque así lo exige, además del amor a la tierra en que nacimos, la juventud y el ansia combativa que nos alienta.

Saldrá, por lo tanto, MAR Y CARBÓN a la palestra de la prensa como continuadora

de ASTURIAS MARÍTIMA y para seguir defendiendo con mayor amplitud los altos intereses de tan importantes ramas industriales, que con todo esfuerzo y constancia trataremos que prosperen y se desarrollen hasta donde se merecen, lo que, de conseguirlo, será para nosotros el orgullo y galardón de haber cumplido con el deber que desde hace cinco años nos hemos propuesto y que ahora nuevamente ratificamos.

Sólo esperamos que todos cuantos hasta ahora nos han alentado con su apoyo y colaboración en esta ardua labor, sigan prestándonos la misma asistencia, y, asimismo, que nuestros anunciantes y suscriptores sepan corresponder a nuestro esfuerzo al ofrecerles una Revista de más altos vuelos que hasta ahora fué ASTURIAS MARÍTIMA, ideal que desde hace tiempo habíamos soñado y que va ahora a convertirse en realidad.



EL 2183 ES EL NÚMERO DE NUESTRO TELÉFONO

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



Como en quincenas anteriores, este mercado se desenvuelve con falta de animación y entorpecido por la escasez de órdenes para fletamento, especialmente para los buques de tonelaje de alguna importancia que tienen todavía grandes dificultades para conseguir colocación y mucho más un entretenimiento normal, por lo que han de recurrir a tomar viajes en otros sectores.

Las operaciones que aparecen son por lo general, para barcos de pequeño porte, los cuales tienen alguna demanda para puertos del Cantábrico y Galicia. Las órdenes para el Sur y Mediterráneo no experimentan reacción y las pocas que se presentan son para bodegas, o buques de tamaño reducido, dados los pequeños tonelajes que se pretende transportar.

No ofrecen variación alguna los tipos de flete, cuyos precios se sostienen en las cotizaciones de anteriores semanas. Hace días circuló la noticia de que una importante firma naviera ofrecía sus buques para viajes a Barcelo-

na al flete de 12,50 pesetas tonelada, pero tal rumor no ha sido confirmado con el cierre de alguna operación a dicho precio, que supondría para los navieros que la aceptasen una considerable pérdida.

Los temporales que arreciaron en los primeros días de este mes han originado importantes detenciones a todos los buques, sufriendo algunos de ellos hasta ocho días de arribada. Debido a esto, hubo momento en que se sintió en el mercado cierta falta de buques de pequeño porte, pero sin que quiera decirse que la demanda tuviera reacción.

Hasta la fecha y a pesar de encontrarnos en las postrimerías de 1935, nada se habla de contratos de fletamento para viajes consecutivos durante el año entrante.

No ofrecen ninguna animación los mercados de retorno, cuyos viajes son escasos y los pocos que se ofrecen es a precios de flete bastante alambicados para que los armadores no presten especial atención a los mismos.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

Pasajes	— Vp.	800 ts.	Ptas. 12,—	Norte.
San Sebastián.	»	280 ts.	» 13,75	Langreo
Id.	»	215 ts.	» 14,50	Id.
Zumaya	»	180 ts.	» 14,50	Id.
Deva	»	180 ts.	» 14,50	Id.
Lequeitio	»	130 ts.	» 15,—	Id.
Bilbao	»	1.550 ts.	» 8,50	Norte.
Santander	»	380 ts.	» 8,—	Langreo
Id.	»	150 ts.	» 9,50	Norte.
Coruña	»	220 ts.	» 11,—	Id.
Id.	»	200 ts.	» 10,—	Langreo
Vigo	»	500 ts.	» 14,—	Id.
Id.	»	150 ts.	» 15,—	Id.
Villagarcía	»	500 ts.	» 14,—	Id.
Huelva	»	1.500 ts.	» 14,—	Norte.
Cádiz	»	1.800 ts.	» 14,75	Langreo
Valencia	»	1.700 ts.	» 15,—	Norte.
Id. (bodega).	»	1.000 ts.	» 13,—	Id.
Barcelona	»	6.000 ts.	» 14,—	Id.
Id. (bodega).	»	800 ts.	» 14,—	Langreo

AVILÉS a

Zumaya	— Vp.	280 ts.	Ptas. 13,50
Id.	»	200 ts.	» 14,—
Valencia	»	4.000 ts.	» 13,—

S. E. de PRAVIA a

Pasajes	— Vp.	200 ts.	Ptas. 13,—
Bilbao	»	3.500 ts.	» 7,—
Id.	»	900 ts.	» 9,—
Id.	»	200 ts.	» 10,—

RETORNOS:

Zumaya-Gijón	— Vp.	130 ts. cemento	Ptas. 8,—
Bilbao-Gijón	»	220 ts.	» 9,—
Noya-Musel	»	200 ts. pinos	» 10,—
Betanzos-Musel	»	220 ts.	» 10,75
Bilbao-S. E. de Pravia	»	1.000 ts. mineral	» 5,—
Huelva-Musel y Bilbao	»	4.500 ts.	» 7,—
Ferrol-Musel	»	170 ts. adoquín	» 9,—

SE AGRAVA LA CRISIS DE NUESTRA CONSTRUCCIÓN NAVAL

Según la última estadística publicada por el «Lloyd's Register» en primero de octubre, los buques mercantes en construcción por los astilleros españoles consistían en tres vapores con 3.800 toneladas y dos motonaves con 5.105, que suman en total cinco buques con 8.905 toneladas de registro bruto, computando sólo los mayores de cien toneladas.

Al empezar el año, en primero de enero, el tonelaje español en construcción ascendía, según datos de la misma procedencia, a 17.622 toneladas, o sea más del doble del que actualmente se construye.

Ocupaba entonces España en este concepto el décimo lugar entre las naciones marítimas, después de la Gran Bretaña, Alemania, Francia, Japón, Dinamarca, Suecia, Holanda, Italia y los Estados Unidos, y ahora el duodécimo, habiéndose nos antepuesto Noruega y la Ciudad Libre de Dantzig. Y casi no quedan ya más países constructores navales, sólo la Argentina y Finlandia, con 2.500 toneladas cada una, y Bélgica y Lituania, que construyen por debajo de la cifra de mil toneladas.

El total del tonelaje mundial en construcción en primero de octubre sumaba 1.197.969 toneladas, correspondientes a 110 buques de vapor, motor y vela (de éstos, sólo ocho con 3.000 toneladas) mayores de cien toneladas de registro bruto.

La mejoría de la situación general de esta industria, últimamente experimentada, no ha llegado a España, donde por el contrario, aún ha empeorado. Las grandes gradas de las principales factorías nacionales yacen vacías, confiando para ocuparlas en un maná que nunca llega, sino es en la porción ínfima de un puñado de granos que no bastan más que para

prolongar la agonía financiera de las casas constructoras.

La más importante de ellas, la «Sociedad Española de Construcción Naval», cerró su último ejercicio con pérdida de 10'7 millones de pesetas, y los anteriores años tampoco fueron productivos: 11 millones de pérdida en 1933 y 3'8 en 1932. Ahora, con la intervención del Estado, se está pergeñando su «reajuste financiero», según el término de moda, que en líneas generales han conocido sus accionistas y obligacionistas en las respectivas juntas generales celebradas los días 7 y 17 de octubre. De no ser por las construcciones para nuestra marina de guerra y la mejicana (los cañoneros-transportes para Méjico «Guanajuato», «Querétaro» y «Potosí»), éstas tocando ya a su final, la actividad de la «S. E. de C. N.» sería nula.

Los «Astilleros de Cádiz», de Echevarrieta, también están acabando el barco mejicano «Zacatecas», que construyen. Y no atraviesan, ni mucho menos, mejor situación económica que la entidad antes citada.

La «Unión Naval de Levante», de Valencia, sólo tiene un barco en grada, el nuevo «Campilo», de 3.500 tons., para la «Campsa». El cañonero-transporte «Durango», que le correspondió al distribuirse el lote de los navíos mejicanos, está terminando las obras de su habilitación a flote.

Los astilleros «Euskalduna», de Bilbao, son una «rara avis»; liquidaron el año 1934 con un beneficio neto de 283.667 pesetas, con el de 6.198 pesetas el del 1933, y con pérdidas de 11.410 y de 70.920, respectivamente, los de 1932 y 1931.

Estas cuatro empresas son las más importantes en orden a la construcción naval. Los

demás astilleros se dedican a naves de pequeño tonelaje, aunque los hay en el Cantábrico y Galicia que han producido barcos algo mayores de las 1.000 toneladas.

Con la ley de Protección contra el paro obrero, de 25 de junio último, se intentó remediar en parte la endémica crisis de trabajo padecida por la industria naval, proporcionándole un volumen de obras que ocupará su actividad hasta el año 1937.

Dos grupos de obras pretende promover esa ley, que afectan a la industria naval, mediante la concesión de primas por tonelada: el desguace de buques pesqueros viejos y su sustitución por otros nuevos de construcción nacional, y la construcción de buques adecuados para el transporte frutero de exportación.

Dos iniciativas muy plausibles y atinadas que responden a verdaderas y urgentes necesidades de la flota nacional y de nuestra economía marítima.

La flota pesquera española está anticuada, con mucho material viejo, generalmente en condiciones de explotación deficiente frente a los modernos «trawlers» extranjeros, de naciones cuyos gobiernos se han preocupado de modernizar sus pesquerías sin regatearles el auxilio financiero del Estado.

Pero la orientación de las bases del 12 de agosto, abriendo concurso para la ejecución de lo preceptuado en la ley de Previsión del paro obrero en lo que se refiere a este asunto, resultó deplorablemente equivocada en diversos de sus extremos. Por ejemplo: se incluyen entre los barcos pesqueros cuyo desguace se remunera con la subvención de primas por tonelada demolida, hasta las pequeñas embarcaciones de ocho toneladas y en cambio se excluyen los barcos pesqueros con casco metálico, es decir, la casi totalidad de los dedicados a la pesca de altura, la más necesitada de protección, y eso es un absurdo.

Los barcos cuya construcción se subvenciona con primas extraordinarias, para la sustitución de los pesqueros desguazados, habrán de construirse durante todo el año 1936. El volumen de obra a ejecutar por los astilleros

españoles con las nuevas construcciones así promovidas, podrá llegar hasta unas 12.000 toneladas por valor de veinte millones de pesetas, implicando una subvención del Estado de seis millones de pesetas. Los astilleros favorecidos con estas construcciones serán exclusivamente los de poca monta.

Más rotundo ha sido el fracaso del concurso para la construcción de buques fruteros, cuyas bases publicó la «Gaceta» de 6 de setiembre, determinando que el tonelaje de los futuros barcos había de ser de 500 a 5.000 toneladas de registro bruto y su velocidad mínima de doce nudos, debiendo estar terminados antes del primero de enero de 1937. El concurso ha resultado desierto, no obstante ser la posesión de buenos barcos, construídos expresamente para el transporte de frutas en buenas condiciones, una de las necesidades más apremiantes del tráfico marítimo nacional, dado lo que representa para nuestra exportación el principal capítulo de ella, los frutos de Levante, los plátanos de Canarias y las uvas de Almería.

Las bases consignan taxativamente que los buques a construir deberán dedicarse a la «exportación frutera». Sin embargo, hubo naviero que pretendió interpretarlas en el sentido de aprovechar la subvención para unos barquitos que trajeran plátanos de Canarias a la Península para competir con los transportes rápidos y regulares de la Trasmediterránea.

De modo que el fracasado intento de construir una modesta flota frutera española, suprime una buena perspectiva de trabajo inmediato para nuestra industria naval.

Queda todavía el proyecto, oficialmente manifestado por la Trasmediterránea, de construir cuatro buques de 3.000 a 4.000 toneladas, y dos de unas 2.000, según el ministro de Industria y Comercio anunció en la nota oficiosa del Consejo de ministros celebrado el 11 de julio. También la empresa donostiarra «Pysbe», la única española dedicada a la pesca del bacalao, anunció en la Memoria de su gestión social correspondiente a 1934, que iba a construir dos vapores, mayores de mil

toneladas. Total, unas 25.000 toneladas, que no significan gran cosa para la total capacidad de producción de nuestros astilleros, eso contando con que los vapores de la «Pysbe» se hicieran en España, pues los otros seis de su flota son de construcción extranjera.

Habrá que esperar, para ser optimista en cuanto a la vida próspera de nuestra industria naval constructora, a que sea una realidad el proyecto de protección a las industrias y co-

municaciones marítimas que las Cortes discuten a ritmo lento desde el 8 de octubre. Pero esa lentitud y la manera tan anodina, tan ajena a la técnica y con frecuencia incluso al elemental conocimiento de la cuestión, con que la discusión se desarrolla, no son elementos de juicio muy favorables para pensar en la pronta aprobación del proyecto legislativo, ni para tener gran fe en su eficacia práctica.

JUAN B. ROBERT

SOCIEDAD METALURGICA DURO-FELGUERA



Compañía Anónima.-Capital social: 78.000.000 de pesetas

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

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

Sulfato amónico con 20 a 21 por 100 de nitrógeno.

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

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

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

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

.....>>> F L O T A <<<.....

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

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



MERCADO DE CARBONES



Es considerable la paralización que domina en este mercado ante lo restringida que es la demanda de pedidos, con lo cual se agudiza de día en día la situación crítica que desde tanto tiempo soporta la industria hullera asturiana. A pesar de ser esta la temporada del año en la cual el consumo de carbones adquiere un importante incremento, todavía no se ha dejado sentir tal mejoría, sino que más bien parece que hasta disminuyen los requerimientos, de la proporción que éstos tenían en meses anteriores.

El mercado atraviesa una situación estacionaria a la que no se ve ninguna solución, so pena que el Gobierno tome medidas en este problema encaminadas a estimular el consumo de carbón nacional. En este sentido se ha dirigido el Sindicato Carbonero Asturiano al ministro de Obras Públicas, solicitando la aplicación del Decreto que reglamenta el transporte por carretera, ya que el mismo causa un gran quebranto a la industria hullera, por la competencia que se estableció a los ferrocarriles, que suprimen cada día más servicios de trenes y como secuela se reduce el consumo de carbón, hasta el punto que pueden calcularse en unas 200.000 tons. menos las que ahora dejan de comprar las compañías ferroviarias.

Los pedidos de carbones continúan siendo a base de pequeñas partidas y se dirigen con preferencia a las galletas, clase que hasta ahora obtiene una colocación en armonía con su producción; pero las granzas y menudos carecen de suficientes compradores y aún en mayor grado los cribados, que puede decirse apenas tienen requerimientos.

Las empresas mineras, por su parte, están haciendo cuantos esfuerzos les son posibles para contrarrestar esta demanda y evitar el cierre indefinido de las explotaciones, imponiendo medidas de restricción de labores; pero, sin embargo, todas ellas son insuficientes para evitar que los «stocks» vayan en aumento y que, por cierto, se calculan actualmente en una cifra que se aproxima al medio millón de toneladas.

Los embarques han descendido considerablemente en la primera decena de este mes, registrándose los tonelajes siguientes: por Gijón-Musel 28.173 tons., por Avilés 15.548 y 4.874 por San Esteban de Pravia. En los últimos días de la quincena han sido bastantes los buques llegados para someterse a los diferentes turnos; pero no obstante el número de aquéllos todavía permite despachos sin grandes esperas.

No hay variación en los precios de carbones.

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

¿HACIA LA HUELGA MINERA EN INGLATERRA?

Se prosiguen las gestiones sin hallar una solución

Se prosiguen con el mismo ritmo de actividad las gestiones para hallarle al conflicto en perspectiva, una fórmula de conciliación; pero es difícil que conduzcan a ella; es sabido que hay en sus raíces algo más que una reclamación de salarios. Las empresas tienen sus temores de que los mineros sostengan escondida la bandera de la nacionalización de las minas; por otra parte, todo el mundo está conforme, y los obreros no se hurtan a esta cuerda reflexión, de que una huelga sería el desastre definitivo que hundiría la economía minera de Inglaterra en provecho de la de Alemania y de Polonia.

La reorganización a fondo de la industria es necesaria para conjurar el conflicto y prevenir sus derivaciones. La historia de las anteriores huelgas demuestra que todas obedecen a esa causa sola. Los obreros mineros ganan en esta actividad tan peligrosa y sufrida, menos que las otras profesiones; las empresas, sin embargo, están al borde del colapso, porque los precios altos de producción no les permiten afrontar la competencia de países que aún dispensan a sus obreros salarios más bajos.

Pero la industria tiene en la riqueza y abundancia de sus recursos acaso la solución; y aquí surge el problema de la reorganización sobre nuevas bases. Los mineros dicen a esto:

nacionalicemos las minas que es el único remedio viable. El punto de vista conservador— el problema ha alcanzado categoría política—redarguye: reorganización, sí, a fondo; pero por las empresas, cuyo derecho a hacerlo no puede relegarse.

Mas, como ya señalábamos en nuestro anterior artículo, pesan sobre la industria cargas extraeconómicas. La estructura civil de Inglaterra abunda en estas paradojas: una técnica moderna e instituciones adelantadísimas, al lado de otras anacrónicas que gravitan como un peso muerto sobre aquéllas. Nos referimos al caso curioso de los derechos reales que representa en su cifra de doscientos millones anuales, mayor que las utilidades líquidas obtenidas por las empresas en 1934.

Así está planteado el problema, sin que se apunte una solución. El Gobierno al presentarse ante las Cortes, anunció que se proponía modificar esas regalías y foros que asfixiaban a la industria minera.

El problema es grave, porque un gobierno de carácter conservador ha de vacilar antes de interferirle a la tradición una merma como esta representaría sin contar con que en las Cámaras están representados una buena parte de esos derechos tradicionales.

J. C.

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.

DECRETO PARA SU FUNCIONAMIENTO

El Montepío Marítimo Nacional

Por Decreto de 17 de marzo de 1934 se creó el Montepío Marítimo Nacional encargado de organizar, sostener y fomentar un régimen de previsión a favor del personal afecto a la Marina civil; pero dificultades de carácter técnico, y especialmente económico, se han opuesto hasta ahora a que el reglamento publicado entonces sea la realización de este Montepío, con la atribución de pensiones de vejez a los marinos, pues las rentas vitalicias fijadas para disfrutar a partir de los sesenta años de edad, son de un costo muy elevado, mientras que por otro lado, las solas cuotas de los inscriptos no son suficientes para asegurarlas.

Ha contribuído también a la paralización del Montepío Marítimo, la falta de órganos adecuados para la práctica del censo e inscripción y cobranza de cuotas, ya que este Montepío es un órgano meramente corporativo y directivo, carente de organización técnica y administrativa adecuada para aquel fin.

Es el Montepío una de las más justas reivindicaciones de los marinos españoles y su funcionamiento no cabe duda que ha de contribuir notablemente a proporcionar el bienestar de estos trabajadores, cuando por sus años no puedan continuar en la ruda y agitada vida del mar. Así parece ser que lo ha comprendido el Estado, quién por Decreto de 5 del actual, pretende dar eficacia, con la urgencia posible, a la función tutelar del Montepío

Marítimo y de iniciar su marcha administrativa y económica, como se desprende del articulado del referido Decreto, que dice así:

Artículo 1.º Por el Ministro de Trabajo, Justicia y Sanidad se preparará un proyecto de ley que regule en breve plazo la definitiva organización y funcionamiento del Montepío Marítimo Nacional.

Art. 2.º El Instituto Nacional de Previsión realizará las operaciones necesarias para el censo e inscripción del personal marítimo civil, embarcado y desembarcado, procediendo a su filiación como asegurado de rentas de vejez.

Art. 3.º El mismo Instituto Nacional de Previsión procederá a la cobranza de las cuotas obligatorias marcadas en el Decreto de 17 de marzo de 1934, las cuales serán consideradas como primas únicas, iniciales de un seguro de pensiones de vejez a los 60 años.

Art. 4.º Por los Ministerios de Trabajo, Justicia y Sanidad y de Marina se ingresarán en el Instituto Nacional de Previsión las cantidades en ellos depositadas para las atenciones del Montepío Marítimo Nacional, que serán inmediatamente aplicadas a la finalidad de constituir pensiones de vejez a los sesenta años.

Art. 5.º Para la dirección y organización de las nuevas operaciones que se encomiendan por este Decreto al Instituto Nacional de Previsión, funcionará en el mismo una Comisión



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

No hay apenas notas de firmeza con que sostener aquella impresión optimista, que recogíamos la quincena pasada para los mercados orientales ni se han modificado las circunstancias de pesadez de los restantes sectores, aunque ha habido días de actividad en algunas secciones del mercado norteamericano para el tonelaje inmediato. En el mercado exterior de carbones, a pesar del ritmo activo que el anuncio y el temor de huelga en Inglaterra ha infundido allí, se ha dado un ligero retroceso y hubo incluso días de ostensible paralización.

En el sector del Plata, apenas hay ya demanda para diciembre, y el total registrado para el mes puede calcularse, con los datos que se conocen a estas fechas, muy por debajo de los que aparecen en el mismo mes de 1934. Se hacen fletes de Santa Fe a cualquier puerto del R. U., excluyendo los pequeños puertos irlandeses, buque de 4.900 tons, embarque inmediato, cargamento de granos, a razón de 19/3; con opción para Grecia a 21/6. De San Lorenzo a la misma zona, buque 5.800 tons., con granos, enero 25 a febrero 20, a razón de 18/—, con opción al Norte y al Mediterráneo españoles.

En el mercado norteamericano, ha llegado a insinuarse una escasez de tonelaje inmediato, pero en conjunto sigue la regla general apuntada para los demás sectores. Se fletan buques de pequeño tonelaje, hierro desguace, de los puertos del Norte a Génova, a embarcar en enero, al tipo de 5,10 dolares, con opción a R. U., a razón de 14/6.

Están dando la nota general de pesadez los mercados orientales, rectificando la firme tendencia que habían apuntado. Se fleta, Sur de Australia a R. U. y Continente, buque de 4.000 toneladas, enero 15 a febrero 20, a razón de 25/9.

CARBONES

El efecto natural del anuncio de huelga minera ha sido una mayor actividad en el tráfico de todos los distritos carboneros. Hay una demanda presurosa para casi todas las variedades y embarque inmediato y hay una tendencia alcista en las cotizaciones. En el sector de Cardiff privan estas condiciones generales. Días ha habido en que resultó imposible obtener los tipos pequeños de carbones, y la demanda de cribados excede con mucho de la oferta corriente; lo mismo variedades, todo uno, coques y aglomerados; es firme la oferta de madera de mina.

Buena demanda y precios firmes, en las variedades del distrito de Swansea. La única excepción ha sido la de las «cobble», tamaño grande. Los mejores cortados a máquina y cribados tienen activa demanda y precios elevados. Los de vapor tienen buena salida y asimismo variedades domésticas.

Tono firme en el mercado de Newcastle, confirmando aparte de la tendencia general, las buenas condiciones particulares de este mercado que apuntaban ya en las quincenas anteriores. Las variedades superiores de vapor, Tyne y Durham muchos días, asimismo los coques, han llegado a escasear y es firme la demanda de «carboneras». Los precios se mantienen altos.

Como en el anterior mercado, en el de Glasgow, se refuerzan las condiciones generales de firmeza, con las particulares de este mercado. En todos los tipos característicos la demanda desborda la oferta y los precios, como consecuencia, son altos; estas condiciones se acentúan sobre todo para entregas inmediatas.

En el mercado de Hull, también escasean las ofertas y se llegarán a aumentar los trabajos en la cuenca; «carboneras» son los únicos tipos aún no incorporados a esta esporádica mejoría que afecta a todas las cuencas inglesas.

LA ARMADA INGLESA VUELVE AL CARBÓN

Así se expresaba hace días un periódico de Inglaterra, aunque luego en la noticia no resultara exactamente cierto, o solo en parte, y no de la manera concluyente a que el título pudiera inducir a suponer.

Lo cierto es que el Almirantazgo ha propuesto el ensayo de un sistema de fuerza motriz dual, es decir de dos elementos, en ciertos buques auxiliares. El sistema dual ha sido utilizado en algunos buques con resultados de economía y eficiencia notorios en la marina mercante. La estrategia de la guerra y la del comercio no son disímiles, como al pronto puede parecer, y como algunas autoridades navales sostienen, sin examen detenido de la cuestión.

El buque de guerra conduce cañones de un lugar a otro, como el de carga transporta mercancías, en el menor tiempo posible y con la mayor eficacia y rendimiento. No hay razón para que lo mismo en este tipo de buques que en el otro las consideraciones de economía se desdeñen y se tengan como secundarias, por lo menos en situación de paz. La «Royal Navy» debe operar en tiempo de paz en las mismas condiciones de economía y administración que un buque de comercio, porque el bolsillo de los contribuyentes, a cuya costa se hace el gasto de sostenerla, no es insondable.

Que el Almirantazgo se ocupe de la prue-

ba de la caldera dual, es un paso hacia adelante; no es un retroceso, que se vuelva la vista a un sistema donde el carbón recobraría nuevamente su antigua importancia. Hay que seguir con atención esas pruebas, donde va implícita una rectificación, acaso.

No se trata de una rivalidad en este campo de la marina de guerra del carbón y del petróleo, ni de los intereses adscritos a esta o aquella mercancía, sino de la seguridad territorial de la nación y de su comercio en el oceano. Es una cuestión de importancia nacional que sobrepasa la esfera de intereses particulares.

La técnica naval ha hecho tales progresos en los últimos diez años, camina a pasos tan agigantados, que nadie sabe que extraordinarias mutaciones puede provocar; acaso el porvenir inmediato es del buque capaz de hacerse a la mar quemando carbón o petróleo.

Y nada tiene de particular que al conocerse la noticia de esta decisión del Almirantazgo inglés, que va a ponerse en práctica inmediatamente en buques especiales auxiliares, se haya producido cierto movimiento de expectación y de esperanza en los medios dependientes de la industria carbonera que atraviesa en Inglaterra por tiempos tan delicados y peligrosos.

X. X.

TRITON

PINTURA PATENTE PARA BARCOS

OLESA
MADRID

Norulsto

PINTURA-ESMALTE ANTICORROSIVA

¿Por qué está amarrado el «Leviathan»?

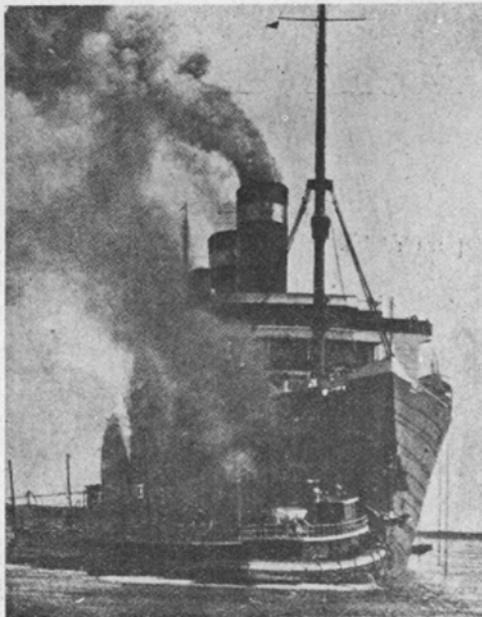
LOS YANQUIS CULPAN A SUS COMPETIDORES DE INGLATERRA

Algunos senadores yanquis han hecho a propósito de la marina naval, declaraciones que no les han parecido muy bien a los ingleses. Dicen que los navieros ingleses están intrigando contra la Marina de su país. Sus declaraciones dejan entrever que los agentes británicos en los Estados Unidos son los responsables de todas las perturbaciones de esta industria y que el hecho de que el 90 por 100 del tonelaje sea más o menos anticuado es imputable a las maquinaciones de los ingleses.

Desde luego, dicen los ingleses, todo esto de las maquinaciones e intrigas a que nuestros agentes están entregados allí es pura tontería, pero la necesidad de estos senadores llega a hacer pública la especie de que el «Leviathan» está retirado por culpa nuestra.

Los ingleses operan a través de una sutilísima intriga financiera, cuyos hilos van desde la «International Mercantile Marine Co.» hasta la misma Presidencia—según declara el senador Schall—; el «Leviathan» ha caído así bajo el dominio de Inglaterra a la cual le interesa mantenerlo fuera de servicio.

Así ha llegado a decir textualmente: «El acondicionamiento del formidable liner de los Estados Unidos, que iba a convertirlo en el más soberbio paquebote del mundo y a prolongar su vida hasta 1946, era una grave amenaza para la hegemonía de los buques ingleses en el Atlántico».



El «Leviathan» maniobrando en el puerto de Boston

Claro es que a la mayoría de los que en Estados Unidos conocen el comercio marítimo y su estado actual, todo esto se les aparece como un exceso de imaginación de aquel senador, al que no podría replicarsele del todo en serio según la prensa inglesa, que sin embargo, acoge la noticia y la comenta sin desperdiciarla.

El «Leviathan» hubo de ser amarrado por la sencilla razón de que perdía demasiado dinero. Era una especie de elefante blanco, una abrumadora carga para sus propietarios—los contribuyentes yanquis—; tan pesada como para la «United States Lines» que estuvieron pagando 500 mil dólares al «Shipping Board» y que ahora tienen entre manos la construcción de un nuevo buque calculado en 2 millones 500.000 libras.

LA TRANSFORMACIÓN DE CARBONES EN PETROLEO

LA INDUSTRIA DE APROVECHAMIENTOS CARBONEROS EN INGLATERRA

SE INAUGURAN OFICIALMENTE LAS
INSTALACIONES DE LA «IMPERIAL
CHEMICAL INDUSTRIES» :—; :—:

La apertura definitiva e inauguración oficial de las nuevas instalaciones de la «Imperial Chemical Industries», de hidrogenación, en Billingham on-Tees, es en Inglaterra un acontecimiento de importancia nacional.

Se trata de una industria completamente nueva y completamente inglesa; las primeras materias son agua y carbón; y los productos, petróleo, o si se prefiere, petróleos y aceites.

Las instalaciones tienen una superficie de 40 acres y están proyectadas para rendir una producción de 150.000 tons. de petróleo al año, es decir unos 45 millones de galones. El consumo de carbón será de unas 600 mil toneladas por año con 750.000 más para otros propósitos.

Las instalaciones son las más importantes del mundo en su ramo de producción de petróleo en una escala comercial por hidrogenación de carbones bituminosos; se han invertido en ponerlas en marcha, más de 3 millones de libras, de las cuales, un millón solo, se invirtió en trabajos y experimentos de investiga-

ción. Ya se ha conseguido obtener unas 40 mil tons. de petróleo. La mayor parte del carbón utilizado procede de la cuenca de Durham y solo en atender los requerimientos de las industrias de transformación hallarán permanente empleo, dos mil mineros.

Sir Harry Gowan, Presidente del Consejo de Administración de la industria referida, declaró que su Compañía espera confiada en los resultados previstos, aunque hasta ahora lo que se ha conseguido sólo representa un 4 por 100 de las actuales necesidades de los motores ingleses.

A estas instalaciones seguirán otras, trazadas con arreglo a los mismos propósitos; la industrialización y aprovechamiento de ese precioso derivado del carbón hará surgir sobre la Isla una nueva serie de industrias, que representarán una nutrida fuente de beneficios, además de la importancia que, como aprovisionamiento de un producto tan importante, representan para la economía y la defensa del país.

La Empresa llegará a consumir un millón 350 mil toneladas de carbón, lo cual representaría una salida segura y cuantiosa para la cuenca vecina de Durham, en el Norte de Inglaterra.

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 reglamentación del trabajo a bordo

En los últimos días de noviembre ha dado comienzo en Ginebra la Conferencia marítima preparatoria que ha de ocuparse de *la reglamentación de las horas de trabajo a bordo de los barcos*, incluyendo, esta vez, el problema del número de personas de las tripulaciones. La convocatoria fué por acuerdo entre representantes de los armadores y de los marinos en la Comisión paritaria marítima de la Oficina internacional del Trabajo.

La Conferencia tiene por misión preparar las proposiciones que pueden ser objeto de decisiones positivas cuando se celebre la reunión especial marítima de la Conferencia internacional del Trabajo en 1936.

Conocida es la preocupación de los trabajadores del mar por obtener la reglamentación de las horas de trabajo a bordo. Desde hace dos o tres años se manifestó también la tendencia favorable a una semana de trabajo más corta en la industria y el comercio en tierra. La Conferencia internacional del Trabajo adoptó un convenio general por el que se establece «el principio de la semana de 40 horas aplicado de tal manera que no implique disminución en el nivel de vida de los trabajadores»; actualmente estudia la adopción de convenios que fijen las disposiciones de detalle para aplicación de este principio a determinadas categorías de empleo.

Se ha podido comprobar que el retraso en la adopción de decisiones sobre el tiempo de trabajo a bordo de los barcos, no ha impedido que algunos países procedan a una reglamentación nacional en la materia tomando por

base en amplia medida la jornada de ocho horas; uno de ellos ha sido España.

La documentación reunida por la Conferencia internacional del Trabajo dá a este respecto informaciones muy completas. Un informe establecido en 1931 y que tiene por base las respuestas recibidas de los gobiernos consultados contiene comunicaciones de 22 Estados, entre ellos, Alemania, Australia, Bélgica, Canadá, China, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, India, Italia, Japón, Noruega, Países Bajos, Suiza y Yugoslavia. La contestación de la Gran Bretaña se unió después. Otro informe destinado a la Conferencia preparatoria suministra nuevas indicaciones relativas a Alemania, Argentina, Chile, Dinamarca, España, Estados Unidos, Suecia y Yugoslavia.

Como conclusión de estas informaciones la Oficina internacional del Trabajo observa que desde 1931 «se ha manifestado en un corto número de países una tendencia progresiva, no solamente en favor de la adopción de nuevas disposiciones para reglamentar las horas de trabajo a bordo, sino también en favor de una aplicación más amplia del principio de la jornada de 8 horas como base normal de la duración del trabajo de los marinos».

Una vez conocidos los progresos hechos en los últimos años, habrá de buscar la Conferencia preparatoria los elementos para las decisiones finales que tome la próxima reunión marítima de la Conferencia internacional del Trabajo de 1936. Conviene no olvidar

que desde que se estableció el Informe de la Oficina internacional del Trabajo de 1931 han entrando en la Organización, países de gran importancia marítima y que habrán de tomar parte en las deliberaciones.

Desde un punto de vista histórico es interesante comprobar que las decisiones a que se llegue serán el resultado de largos estudios y de detenidas negociaciones que se han sucedido recientemente. Para definir las modalidades en que podría aplicarse el trabajo marítimo el principio de la jornada de 8 horas establecido para el trabajo industrial en el Convenio de Washington de 1919, se reunió en Génova la Conferencia de 1920, en la que por falta de un voto no se obtuvo la mayoría de dos tercios para la adopción de un convenio limitando a ocho horas el trabajo en la marina mercante.

Pero, desde entonces, los trabajadores marítimos no cesaron de recurrir ante la Organización internacional del Trabajo para afirmar esta reivindicación. Hubo de esperarse hasta 1929 para someter de nuevo la cuestión a la Conferencia internacional del Trabajo la que, de acuerdo con su procedimiento habitual, estableció el plan de un cuestionario destinado a la consulta de los Gobiernos. Según sus respuestas publicó la Oficina internacional del Trabajo en 1931 el Informe a que nos referimos antes que contiene los ante-proyectos de reglamentación internacional que habían de ser examinados en una «segunda discusión». Diferentes circunstancias se opusieron a la segunda discusión que finalmente quedó fijada para 1936. A fin de que el debate se desarrolle en las mejores condiciones posibles se reúne este año la Conferencia técnica tripartita.

ASTILEROS DEL CANTABRICO S.L.

— G I J Ó N —

ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE CONSTRUCCIONES NAVALES

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

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

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

Soldadura Autógena y Eléctrica

Calle de las Artes Gráficas

Teléfono 23-42

NO PROCEDE APLICARLO A GIJÓN

EL IMPUESTO SOBRE LA PESCA

Este gravamen, dispuesto por R. D. de 21 de noviembre de 1928 y rectificado en 27 de noviembre de 1934, establece que han de tributar con el 0,75 por 100 sobre el valor de la pesca aquellos puertos que tienen instalaciones que permitan realizar el tráfico pesquero y con el 0,30 del mismo los que tengan obras en curso de ejecución para servicios pesqueros; en los demás puertos que no se hallen en ninguno de estos casos, no se percibirá impuesto alguno hasta que no estén incursos en uno de los mismos.

Dicho gravamen tiene por objeto permitir al Estado resarcirse del importe de las obras e instalaciones pesqueras efectuadas en los puertos, para lo cual se consignó al de Gijón, por R. D. de julio de 1928, la suma de dos millones de pesetas, sin que, por cierto, se haya hecho hasta la fecha ninguna instalación en este puerto destinada al tráfico pesquero, y por lo tanto su flota pesquera no dispone de ningún atraque destinado a ella, siendo verdaderamente lamentable que por este motivo tenga que sortear dicha industria miles de dificultades e incóvenientes, tanto para la descarga del pescado como para el aprovisionamiento de los buques.

Pues bien; ocurre esto y, sin embargo, se pretende que la pesca tribute en el puerto de Gijón con el 0,75 por 100 de su valor y a partir de 1928, pago al cual conmina la Junta de Obras del Puerto para que lo haga efecti-

vo la Asociación de Armadores de Buques de Pesca, de Gijón, la que ha apelado al Subsecretario de Obras Públicas, pero éste ha resuelto el recurso desfavorablemente, cosa que



Casa de Ventas de la Asociación de Armadores

no acabamos de explicarnos, puesto que, como antes decimos, en este puerto no sólo no se han ejecutado obras en favor de los buques de pesca, sino que tampoco las hay en curso de ejecución, y, por lo tanto, es incuestionable que continúe siendo de aplicación la regla tercera del R. D. de 21 de noviembre de 1928, es decir, que no se gravará la pesca con impuesto alguno mientras no se hayan hecho obras. Esto que ya es un fundamento sobrado para eximir al puerto de Gijón de tal impuesto, tiene una segunda parte plena de razón para que tampoco haya lugar a que sea además la Asociación de Armadores de Buques Pesqueros quien cargue con este gravamen, como es el que en las disposiciones vigentes no se determine con claridad quién ha

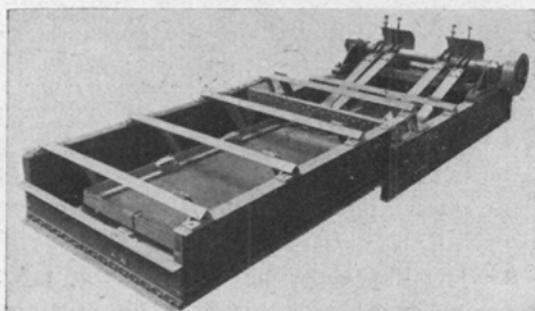
de ser el sujeto contribuyente y sí solo que la cobranza del impuesto la efectúen las Juntas de Obras de Puertos o Comisiones Administrativas, mediante concierto con los Gremios, Cofradías y demás organizaciones de pescadores, con la garantía de las entidades locales de carácter oficial. Esta incongruencia está siendo motivo de que se dé el peregrino caso que mientras en unos puertos pagan el impuesto los compradores, en otros lo hacen los vendedores. Y en Gijón, como no se celebró ningún concierto, ya que tampoco había lugar para el mismo, por las causas antes expuestas, es incomprensible que se pretenda ahora hacer responsable a una Asociación, para la cual no existe, ni puede existir, responsabilidad de ningún género.

Dicho impuesto sólo es satisfecho hasta la fecha en los puertos de Coruña, Huelva, Cádiz y Alicante, donde el Estado ha invertido importantes sumas, en instalaciones pesqueras, a cuyos puertos, por cierto, tampoco se les ha exigido el pago del citado impuesto correspondiente a años anteriores a la fecha de la realización de obras en cada uno de ellos. Por ello entendemos una vez más que no procede cobrar el impuesto de puertos pesqueros en Gijón y mucho menos sus atrasos, como pretende hacer la Junta de Obras del Puerto. Por este mismo motivo no se paga ningún impuesto, aún no estando en las condiciones excepcionales de Gijón, en Pasajes, Bilbao, Santander, Vigo y otros.

Gijón cuenta con una importante industria pesquera a la que no se reconoce ningún derecho, como lo prueba el que no dispongan sus buques de un solo metro de muelle destinado a ellos, ni que tampoco haya obras en período de ejecución para el desenvolvimiento de dicha actividad. Si, es verdad, que existe un proyecto de puerto pesquero ya aprobado, pero no se ha iniciado por falta de consignación. Y de ahí nuestro parecer de que la aplicación del impuesto no deba comprender a este puerto, puesto que claramente se ve la injusticia que se cometería con tal exacción, ya que no puede imponerse un sacrificio de esta naturaleza a quienes antes no han recibido beneficio alguno, como ocurre en este caso.

En nuestro último artículo, tratando sobre las ventas de pescado en domingo, en el mercado de Madrid, decíamos que no cabe dudar que el Gobierno impedirá la maniobra que se pretende en contra de la industria pesquera al suspender las ventas dominicales en dicho mercado, y que lo hará en bien de una riqueza nacional que tanta atención merece y a la que no se le ha prestado todavía la suficiente. Esto mismo hemos de repetir nuevamente ahora para que se atienda el recurso presentado por la Asociación de Armadores de Buques Pesqueros, reconociendo lo ilegal que sería la aplicación en el puerto de Gijón del referido impuesto y mucho más del correspondiente a anteriores años.

PISCIS.



Mauricio Ruiz de Velasco

Lavaderos por gravedad y flotación para carbones y minerales.—Cajas de nivel lleno en batería y re-lavado para todos tamaños.—Cribas sobre ballestas hasta capacidad de 50 tons. hora, sin competencia en economía de coste y funcionamiento.

Instalaciones de flotación.

Elcano, núm. 2

Teléfono 19.518

—◆◆◆ BILBAO ◆◆◆



SECCIÓN DE PESCA



MAL TIEMPO Y POCO PESCADO

Si noviembre fué un mal mes para la industria pesquera de este puerto, el de diciembre ha dado principio con peores augurios. Los temporales arreciaron considerablemente durante la primera semana, de la cual cinco días no pudieron salir a la mar los pesqueros y el resto arrastraron con grandes dificultades. Luego, cuando pudo trabajarse, las capturas fueron muy flojas en estas playas, donde únicamente se dió algo de pescadilla y «gallos».

La merluza, el besugo y otras especies propias de la temporada, escasearon mucho; sólo se destacó la palometa, cuya clase abundó.

Un gran número de parejas se trasladaron a los caladeros de la Estaca, donde las capturas son más favorables que en las playas de este litoral. En los últimos días de la quincena, los pesqueros que regresaron de allí trajeron bastante pescadilla y «gallos», con cuyas mareas encontraron una compensación al desequilibrio sufrido en los primeros días del mes.

La escasez de pesca dió lugar a que los precios hayan estado bien durante toda la quincena; pero no cabe duda que la baja se iniciará tan pronto como las capturas aumenten, tendencia esta que ya se manifestó en los últimos días de la pasada semana.

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

CLASE DE PESCADO	26	27	28	29	30	2	3	4	5	6	7	9	10
Merluza.....	2,70	2,19	2,20	2,20	2,49	3,50	3,89	»	»	4,40	4,49	3,29	4,—
Pescadilla....	1,19	1,24	1,47	1,31	1,28	1,28	1,59	»	1,68	1,33	1,35	1,36	1,45
Besugo.....	2,39	1,69	1,06	1,79	2,02	2,—	2,45	»	2,75	2,29	2,29	1,69	2,29
Gallos.....	1,24	1,07	1,32	1,04	1,24	1,16	1,38	»	»	1,10	1,20	1,11	1,27
Congrio.....	1,70	1,73	1,60	1,73	1,69	1,79	1,86	»	»	1,80	2,—	1,91	2,—
Congria.....	1,30	1,44	1,18	1,58	1,29	1,30	»	»	»	1,33	»	1,48	»
Mero.....	2,50	»	»	2,84	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Reyes.....	1,59	1,—	1,50	1,28	1,39	»	1,50	»	»	»	1,—	1,51	1,64
Abadejo.....	1,39	»	1,29	1,30	»	»	»	»	»	1,52	1,84	1,50	»
Barbadas....	1,10	1,—	1,—	1,—	1,—	1,—	1,26	»	»	0,88	1,—	1,—	0,91
Potas.....	1,—	1,—	0,92	1,—	1,—	1,—	1,—	»	»	0,95	1,—	1,—	0,95
Matute.....	0,50	0,43	0,50	0,41	0,50	0,50	0,75	»	0,65	0,50	0,47	0,56	0,50
Pelao.....	0,50	0,38	0,50	0,35	0,50	0,59	0,59	»	0,80	0,50	0,38	0,44	0,50
Palometa....	0,52	0,55	0,47	0,54	0,58	»	»	»	»	»	»	0,66	»
Almejas.....	0,65	0,68	0,64	0,68	0,75	0,86	1,05	0,73	0,61	0,91	0,91	0,83	0,89
Panchos.....	»	1,29	»	»	»	»	1,79	»	»	»	»	1,44	»
Calamares...	»	2,48	»	»	»	»	»	»	»	»	2,83	2,39	»
Salmonetes..	»	»	3,—	3,24	3,—	»	»	»	»	3,59	3,40	3,37	3,84
Sardinias....	»	»	0,81	0,87	»	»	»	»	»	»	0,89	»	»
Percebes....	»	»	»	0,48	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lenguados...	»	»	»	»	4,—	»	»	»	»	»	»	3,—	»
Gallapotas...	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,49	»	1,29	1,29

Agencia en Guipúzcoa

Sociedad Hullera Española

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

MUSEL

Movimiento habido en los turnos para la carga de carbón po

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.er TURNO =====				
21 Nobre.	26 Nobre.	Villamanrique	2.450	Vallcarca.
21 id.	3 Dicbre.	Ramón Alonso R.	3.800	Barcelona.
29 id.	5 id.	Monchu	2.350	Motril.
30 id.	cargando	Elanchove	7.000	Barcelona.
2 Dicbre.	esperando	Ciaño.	5.500	Id.
===== MUSEL - LANGREO.— 2.º TURNO =====				
26 Nobre.	3 Dicbre.	Mina Carrio	3.900	Valencia.
26 id.	5 id.	Sotón	1.900	Bilbao.
2 Dicbre.	7 id.	Llodio	900	Id.
4 id.	cargando	Ciaño.	2.000	Barcelona.
7 id.	esperando	Ntra. Sra. del Carmen	5.500	Id.
===== MUSEL - LANGREO.— 3.er TURNO =====				
25 Nobre.	29 Nobre.	Sac 7.	1.000	Gandía.
26 id.	30 id.	María Elena	550	Bilbao.
29 id.	3 Dicbre.	María Amalia.	830	Id.
2 Dicbre.	7 id.	Jesús Antonio	1.550	Id.
9 id.	10 id.	Sama.	1.000	Id.
10 id.	cargando	Mina Piquera.	5.300	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO.— 4.º TURNO =====				
25 Nobre.	28 Nobre.	Hernani	440	San Sebastián.
25 id.	29 id.	Alejandro	400	Id.
25 id.	30 id.	Mariavi	380	Bilbao.
28 id.	3 Dicbre.	José María	500	Pasajes.
9 Dicbre.	cargando	Suevia	400	Vigo.

GIJON

es puertos desde el 25 de Noviembre al 10 de Diciembre de 1935

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
29 Nobre.	29 Nobre.	Sama.	1.000	Bilbao.
29 id.	30 id.	Marqués de Chavarri.	4.600	Tarragona.
30 id.	30 id.	Mina Carrio	1.300	Cádiz.
3 Dicbre.	6 Dicbre.	Víctor Chávarri	4.600	Barcelona.
9 id.	9 id.	Mina Coto.	360	Santander.
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
20 Nobre.	26 Nobre.	R. Alonso R.	2.300	Barcelona.
26 id.	28 id.	Edurne	190	Coruña.
26 id.	30 id.	Nuria R	3.800	Barcelona.
27 id.	30 id.	Mari Begoña	420	Bilbao.
28 id.	2 Dicbre.	Manuel	230	Coruña.
5 Dicbre.	7 id.	Amador	240	Id.
9 id.	10 id.	Ea	1.700	Mazarrón.
9 id.	esperando	Urola.	6.000	Barcelona.
9 id.	cargando	Mari Elena	540	Bilbao.
9 id.	esperando	Mari Begoña	420	Id.
10 id.	"	Mont Seny	820	Pasajes.
===== GIJON - DARSENA.— F. C. DE LANGREO =====				
18 Nobre.	25 Nobre.	Lola	230	Santander.
25 id.	29 id.	Begoña 7.	180	San Sebastián.
25 id.	29 id.	M. Santiuste	480	Bilbao.
25 id.	30 id.	Ana	300	Zumaya.
25 id.	30 id.	Dionisia	250	Bermeo.
28 id.	6 Dicbre.	Joven Víctor	160	Lequeitio.
29 id.	7 id.	Zubieta	170	Zumaya.
30 id.	7 id.	Víctor	120	Lequeitio.
30 id.	7 id.	L. Vives	160	Bilbao.
30 id.	9 id.	Vito	200	San Sebastián.
9 Dicbre.	cargando	María Santiuste	480	Santander.
9 id.	esperando	Jone Miren	190	Zumaya.

A V I L E S

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

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Noviembre.				
20 Nobre.	21 Nobre.	Arnao	8	Bilbao.
15 íd.	22 íd.	Concepción Hevia.	220	San Sebastián.
20 íd.	23 íd.	Santiago López	3.850	Barcelona.
23 íd.	23 íd.	Jone Miren	8	Ribadeo.
18 íd.	25 íd.	Mieres	4.264	Barcelona.
19 íd.	25 íd.	Antonio Satrustegui	4.724	Valencia-Castellón.
23 íd.	25 íd.	Caruso	1.341	Bilbao.
24 íd.	25 íd.	Vizcaya	160	Oporto.
24 íd.	25 íd.	Virgen de la Cinta	120	Ribadeo.
25 íd.	25 íd.	Nemrod	80	Marín.
25 íd.	25 íd.	Amelia	10	Coruña.
25 íd.	25 íd.	Julián	5	Id.
25 íd.	26 íd.	Arnao	146	Requejada.
26 íd.	27 íd.	Antonieta.	129	Ondarroa.
24 íd.	28 íd.	Briquetas Zorroza	2.500	Sevilla.
25 íd.	28 íd.	Mont Seny	829	Pasajes.
26 íd.	28 íd.	México	6	Navia.
27 íd.	29 íd.	Margarita	320	Pasajes.
24 íd.	29 íd.	Sada	154	Coruña.
28 íd.	30 íd.	San Eduardo.	300	Zumaya.
30 íd.	30 íd.	Arnao	136	Requejada.
TOTAL...			19.310	
1.^a decena de Diciembre.				
29 Nobre.	3 Dicbre.	Guillermo Schulz.	3.600	Cádiz.
29 íd.	4 íd.	Ineschu.	186	San Sebastián.
30 íd.	4 íd.	Inogedo	480	Id.
30 íd.	5 íd.	Genoveva Fierro	2.293	Motril.
30 íd.	6 íd.	Luis Adaro	3.213	Sevilla.
3 Dicbre.	6 íd.	José Tartiere.	3.456	Barcelona.
29 Nobre.	6 íd.	Fito	123	Tarragona.
6 Dicbre.	7 íd.	Mari Carmen.	375	Vigo.
6 íd.	7 íd.	Monte Faro	160	Betanzos.
29 Nobre.	7 íd.	Melchuca.	41	Luarca.
6 Dicbre.	9 íd.	Caruso	1.391	Vigo.
10 íd.	10 íd.	Magdalena	230	Santander.
TOTAL...			15.548	

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

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

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Noviembre.				
23 Nobre.	23 Nobre.	Iturri Ripa	392	Pasajes.
23 íd.	23 íd.	Aller	210	San Sebastián.
23 íd.	24 íd.	Jaime Girona	2.176	Bilbao.
23 íd.	24 íd.	Mari Begoña	440	Id.
23 íd.	24 íd.	Iciar	606	Santander.
23 íd.	25 íd.	Aurora	978	Bilbao.
23 íd.	25 íd.	Juanes	197	Pasajes.
23 íd.	26 íd.	F. R. San Pedro	2.632	Bilbao.
25 íd.	26 íd.	Asunción.	208	Id.
25 íd.	26 íd.	Galicia	8	Pasajes.
27 íd.	28 íd.	Iciar	599	Santander.
28 íd.	29 íd.	Jaime Girona	2.244	Bilbao.
28 íd.	29 íd.	Aurora	978	Id.
28 íd.	29 íd.	Aller.	206	Id.
26 íd.	29 íd.	Juan Artaza	570	Pasajes.
TOTAL...			12.444	
1.^a decena de Diciembre.				
28 Nobre.	8 Dicbre.	El Caudal	1.038	Pasajes.
28 íd.	8 íd.	Lolina	418	Id.
30 íd.	8 íd.	Iciar	597	Santander.
30 íd.	8 íd.	Ruda	476	Corcubión.
29 íd.	8 íd.	Recalde	5	Avilés.
29 íd.	9 íd.	F. R. San Pedro	2.340	Bilbao.
TOTAL...			4.874	

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 Noviembre 1.^a y de Diciembre de 1935

		3. ^a DECENA	1. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C.....	Turno 1. ^o	7.116,08	7.822,20
	Id. 2. ^o	7.247,56	5.038,27
	Id. 3. ^o	3.211,00	3.334,67
	Id. 4. ^o	1.775,22	514,46
	Grúas chicas.....	867,11	520,19
MUSEL			
Vías del Norte -Cargadero de la J. O. P.....	Cargaderos	18.172,10	8.757,89
	Grúas chicas.....	1.606,57	664,77
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C.	Cargaderos	2.078,96	1.319,11
	Muelles.....	420,00	192,00
Totales en las dos decenas.....		42.494,60	28.173,56
AVILÉS		19.310,00	15.548,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA		12.444,00	4.878,00

CEMENTOS FRADERA, S.A.

PORTLAND ARTIFICIAL LANDFORT

DESPACHO:

RONDA DE LA UNIVERSIDAD, 31

BARCELONA

Teléfono n.º 13067

LANDFORT
VALLCARCA

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: "LANDFORT"





INFORMACIONES VARIAS



NUEVAS SEÑALES EN EL PUERTO DE GIJÓN

La Delegación Marítima de Gijón ha publicado un edicto advirtiendo a los patrones de toda clase de embarcaciones de pesca que a partir de primero de enero las señales de entrada en el puerto serán:

Cuando sea recomendable la precaución para tomar la barra, se izará en el sitio de costumbre una bola del tamaño reglamentario haciéndose lucir por la noche una luz verde. En el caso de que solo puedan tomar la barra los buques pesqueros que actualmente está indicado con la bandera amarilla, será sustituida por medio de un cono con el vértice hacia arriba. La prohibición general, o sea el puerto cerrado para toda clase de buques que hoy significa la bandera roja, se sustituirá por dos conos unidos por la base. Durante la noche, estas dos últimas señales no sufrirán variación alguna, para evitar confusiones, siendo la correspondiente a la primera una luz roja y dos de dicho color a la segunda.

NAUFRAGIO DEL «JOVEN VÍCTOR»

El día 9 del actual naufragó a la altura de Llanes el vapor «Joven Víctor», que había salido de Gijón con un

cargamento de 150 toneladas para los puertos de Ondarroa y Lequeitio. El temporal le abrió una vía de agua que no fué posible evitar con los medios de a bordo, por lo que se fué a pique, salvando a la tripulación, compuesta de cinco hombres, un buque pesquero que los trasladó a Santander.

El barco se hundió por completo.

EL SALVAMENTO DEL VAPOR «NUMA»

Como recordarán nuestros lectores, pues dimos oportunamente las noticias del caso, el vapor «Numa» de la S. A. Fábrica de Mieres, embarrancó el 19 de noviembre último debido a la fuerte cerrazón, en la costa de Muros, a cuyo puerto se dirigía de arribada

forzosa para guarecerse del temporal.

Desde los primeros momentos prestaron eficaz auxilio al buque los consignatarios en las Rías bajas de la referida entidad armadora, «González - Alegre Hermanos» y encargada del salvamento la conocida entidad de auxilios marítimos «Pérez Alejo y C.^a» que unió su magnífico buque-bomba al utillaje de los referidos consignatarios, consiguiendo, no sin realizar áridos trabajos de continua labor, poner el buque a flote el día 29.

Felicitamos a las mencionadas entida-

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

FABRICAS EN ZARAGOZA Y MADRID

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

MADRID

DELEGACION EN BILBAO
BERTENDONA, 4-TELEFONO 11621

des por el éxito alcanzado y a nuestros amigos D. Juan del Valle y D. Manuel González-Alegre, que dirigieron sin descanso el salvamento, durante los diez días que duró.

Se procede ahora a hacer más efectiva la reparación provisional, y después saldrá el «Numa» para Ferrol, en cuyo dique realizará la reparación definitiva.

LAS VENTAS DE PESCADO EN DOMINGO

En nuestro número anterior publicamos un artículo de «Piscis» dedicado a comentar el problema planteado respecto a las ventas dominicales de pescado, explicando el estado de la cuestión en el mercado de Madrid, donde no se acata la última disposición para que esa venta se efectúe.

Decíamos en el aludido suelto que la Subsecretaría de Trabajo estudiaba una fórmula armónica entre los intereses del productor, que pide una mayor venta y los del obrero, que quiere descansar, y la «Gaceta» del 27 de noviembre último publica una disposición del Ministerio de Trabajo anunciando que por el Consejo de Trabajo se ha abierto una información pública sobre si es conveniente, en su caso, mantener, revocar o reformar la Orden por la que se disponía la apertura de las pescaderías todos los domingos durante cuatro horas de la mañana.

LOS COEFICIENTES DE CARBÓN

La «Gaceta» de 8 del actual inserta una disposición del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio en el sentido de mantener invariables los coeficientes globales de participación de los Sindicatos Carboneros del Norte, Peñarroya, Puertollano y Asturias que para los contratistas se fijan en el artículo segundo de la orden ministerial de 3 de julio último.

PÉRDIDAS DE TONELAJE

Las estadísticas publicadas por el Bureau Veritas señalan que durante el mes de setiem-

bre fueron eliminados del Registro 31 vapores, 13 motonaves (incluso auxiliares) y dos veleros. Las causas fueron estas:

Vapores: Varados, 9; hundidos, 3; desguzados, 18; convertidos, 1.—Motonaves y veleros con motores auxiliares: Varados, 1; colisión, 2; incendiados, 2; hundidos, 6; abandonados, 1; desaparecidos, 1; convertidos, 1. Veleros: Varados, 1; hundidos, 1.

La nacionalidad a que estas unidades pertenecían era:

Vapores: 2 yanquis, 18 ingleses, 2 alemanes, 3 griegos, 1 italiano, 1 japonés, 1 noruego, 2 españoles y 1 sueco.—Motonaves y veleros con motor: 1 brasileño, 2 ingleses, 2 holandeses, 1 estoniano, 2 alemanes, 1 griego, 2 japoneses, 1 portugués y 1 sueco.—Veleros: 1 inglés y 1 francés.

Los 18 vapores desguzados, tenían un tonelaje grueso de 76.850; eran 9 ingleses, por 59.788 tons.; 2 americanos, 4.674; 2 españoles, 2.778 y uno de cada uno de estos países: Alemán, 815; griego, 3.920; italiano, 268; noruego, 2.136 y sueco, 2.471.

BAJAN LAS EXPORTACIONES DE CARBÓN EN POLONIA :: ::

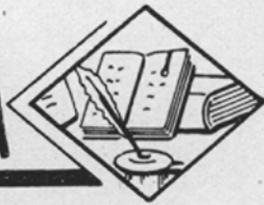
La exportación de carbón polaco en setiembre, últimos datos conocidos, fué de 790 mil tons., de las cuales, 503.000 fueron embarcadas en el nuevo puerto de Gdynia, 197.000 tons. de Danzig y el resto fueron enviadas por vía terrestre. La cifra total es de 20.000 tons. menos que el mes de agosto (810.000 tons.) y 137.000 menos que en setiembre de 1934 (927.000 tons.).

Las exportaciones en los nueve meses que terminan en setiembre fueron: este año, seis millones 720.000 tons.; el año 1934, 7 millones 351.000, lo cual implica una disminución de 8,58 por 100 de este año con respecto al anterior.

Los precios de carbón para la exportación, f. o. b., Danzig o Gdynia, non han sufrido variaciones y oscilan, según destino, de 10/6 a 13/6.



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



EL CONVENIO PARA LA SEGU-
RIDAD DE LA VIDA EN EL MAR,
CON ESTONIA Y OTROS :: ::

EL INSTITUTO ESPAÑOL DE OCEANO-
GRAFÍA Y LA DIRECCIÓN GENERAL
DE MARINA CIVIL Y PESCA :: :: ::

En 12 de julio último ha tenido lugar la adhesión del Gobierno de Estonia al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, entrando, por lo tanto en vigor para dicho país a partir del día 12 de octubre pasado.

Lo que se pone en conocimiento de los señores Delegados Marítimos e Ingenieros Navales Inspectores de Buques para su conocimientos y efectos.

Madrid, 15 de Noviembre de 1935.

* * *

En 12 de julio último ha tenido lugar la declaración de adhesión al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, por parte de Corea, Formosa y el Territorio arrendado de Kwantung, entrando, por lo tanto, en vigor para dichos países a partir del día 12 de setiembre último.

Lo que se pone en conocimiento de los señores Delegados Marítimos e Ingenieros Navales Inspectores de Buques para su conocimiento y efectos.

Madrid, 15 de noviembre de 1935.

Ilmo. Sr.: El Decreto de la Presidencia del Consejo de Ministros de 21 de mayo último («Gaceta» del 22), al incorporar al Instituto Español de Oceanografía al Ministerio de Marina consigna en el preámbulo que aumentará la eficacia de sus servicios, en especial los de aplicación práctica a la explotación nacional de las riquezas del mar, que debe fundamentarse en el estudio técnico y en la experimentación metódica.

El art. 2.º de dicho Decreto dispone que el Instituto siga prestando cuantos servicios nacionales e internacionales le están confiados, e intensifique sus experiencias técnicas de repoblación litoral y la instalación y explotación de viveros y parques para el cultivo del mar.

Estos importantes fines se hallan en íntima relación con los servicios de pesca marítima, que realmente deben fundarse, en la mayor parte de los casos, en los estudios científicos y en las experiencias técnicas del Instituto de Oceanografía, Institución creada, organizada y sostenida para que sirva el concurso de



PINTURAS SUBMARINAS

Muñuzuri, Lefranc, Ripolin. S.A.

APARTADO 49 BILBAO

la Ciencia a las necesidades prácticas de la explotación de las riquezas del mar.

Por ello, y para ello, el Instituto dispone de un departamento de Biología aplicada a la pesca, y otro que tiene la función de hacer la estadística pesquera con base científica, y se le ha confiado el trazar las cartas de pesca de nuestros mares.

Con el propósito de hacer la labor más eficaz y de que se presten continuo y mutuo apoyo el Instituto Español de Oceanografía y la Dirección general de la Marina Civil y Pesca de este Ministerio, evitando duplicidad de servicios y trabajos, que, además de dificultar los resultados, producen gastos innecesarios, conviene fijar con precisión cuáles han de ser las relaciones entre ambos Centros, cumpliendo lo que dispone el Decreto mencionado de la Presidencia del Consejo de Ministros.

A tal fin, y con el encargo de dictaminar en el plazo máximo de un mes, se constituye en este Ministerio una Comisión especial, presidida por el Director general de la Marina civil y Pesca, de la que forman parte el Contraalmirante don José María Roldán, ex-Director general de Navegación y Pesca, y un Delegado del Instituto Español de Ocea-

nografía designado por su Director y que oficiará de Secretario.

Madrid, 7 de diciembre de 1935.

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



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

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

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

TELÉFONO núm. 20

Dirección Telegráfica y Telefónica: FIERROS
SAN ESTEBAN DE PRAVIA

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

S. A. Depósito de Carbones de Tenerife

— GIJÓN —

CARBONES

Consignatarios :-: Fletamentos

Agencia de las Compañías Hamburguesas

(Servicio directo a CUBA y MEXICO)

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

HISPANO RADIO MARITIMA

Alcalá, 16 - MADRID

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

Aparatos automáticos de alarma de los mismos sistemas

SONDAS ULTRASONORAS LANGEVIN FLORISSON

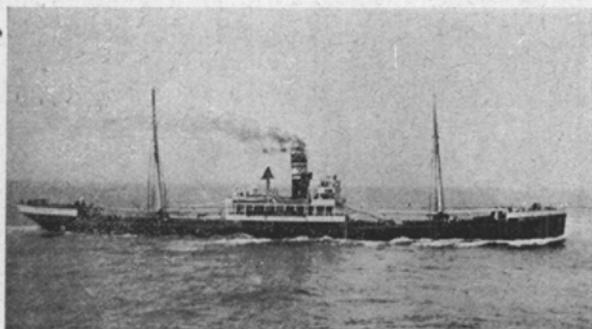
Esta Compañía tiene a su cargo las estaciones de la casi totalidad de los buques españoles de pasaje, carga y pesca, y posee la exclusiva en España para la explotación de dichos aparatos

Pídanse detalles y presupuestos a

HISPANO RADIO MARÍTIMA, MADRID - Alcalá, 16

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

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



JOAQUIN VELASCO

LANGREO, 2

— GIJÓN —

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

VAPORES:



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

Viuda de Manuel G. Morán

EFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

Depositario exclusivo de la Vacuum Oil Co S. A. E.

Aceites para la Marina MOBIL OILS

Empaquetaduras y juntas BELDAM

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

San Juan de Nieva (Avilés)

Telegramas }
Telefonemas } **MORAN-AVILÉS**

"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

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 certificados.—A los suscriptores de ASTURIAS MARÍTIMA que incluyan el sobre que lo pruebe se les enviará por la cantidad de 11 PESETAS.

TALLERES DEL ASTILLERO

SOCIEDAD ANÓNIMA

ASTILLERO (Santander)

MATERIAL PARA FERROCARRILES

Vagones, puentes, grúas, cambios y enlazamientos 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

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-Mevla - Claudio Fernández y Fernández
COMISARIATO DE AVERÍAS

Oficina: Libertad, 49 - Teléfono 2938 - Particular 1496

ALMACÉN DE EFECTOS NAVALES

— DE —

VIUDA MAÑUECO (SUCESOR)

Méndez Núñez, 8 — Teléfono 2256

SANTANDER

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

SUCURSAL EN PUERTO CHICO

Minas de Respinedo

JESUS FERNANDEZ

OFICINAS:

Marqués de San Esteban, número 2

— GIJÓN —

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

DOMINGO MUMBRÚ

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS

BARCELONA

Telegramas } DOBRÚ
Telefonemas }

VIA LAYETANA, n.º 12 - 1.º

— Teléfono núm. 13327

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-
nataria de buques



Fletamentos



Agente de la Compañía
Naviera

SOTA y AZNAR

Telegráficas: JESUSGARCIA

Teléfono 2484

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

De venta en
Droguerías,
Ferreterías
y
Efectos Navales



Viuda de Antonio López de Haro

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

Agente de:

Cía. Naviera SOTA y AZNAR, de Bilbao.

(Línea de cabotaje entre todos los puertos de la Península, Norte de 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° de New-Orleans, LA.

(Servicio regular entre los puertos del Golfo y España)

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

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

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

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 REGISTRADA



HOLZAPFEL

Unicos agentes y fabricantes

en España de las afamadas

Pinturas "HOLZAPFEL"

LAS MEJORES DEL MUNDO Y LAS DE MAYOR CONSUMO MUNDIAL

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

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

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

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

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

«FUNNEL PAINT». — Pintura ignífuga para chimeneas.

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

DANBOLINA, «LAGOLINE», Esmalte «SUNLIGHT»,

«UNION JACK», «ESMALTES PARA JUGUETES»,

«PINTURAS Y BARNICES SECADO AL AIRE

LIBRE Y A LA ESTUFA», «BEDSTEAD PAINT»

(pintura para camas), «FURNITURE VARNISH»,

«FURNITURE» ENAMEL» (barniz y esmalte espe-

ciales para muebles), «MOTOR PAINT», Pinturas

decorativas «LAGOMAT», Pintura al agua «ODI-

GO» (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, 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