

SEGUNDA EPOCA DE
"ASTURIAS MARITIMA"

Martina y Carbón



SUMARIO

Al aparecer nuestro número anterior.
Las primas a la construcción naval, por Alfredo Cal y Díaz.
Estadísticas, por Victoriano Castaño Sanjuán.
El Patronato para mineros heridos de Langreo.
Nuestra Marina Mercante, por Juan B. Robert.
¿Hacia una huelga minera en Inglaterra?, por J. C.
El futuro del carbón y del petróleo, por R. W. Johnson.

Los subsidios a la Marina «Tramp» y los fletes mínimos, por J. Thompson.
Mercado de Fletes.

Id. de Carbones.

Id. Extranjeros.

La Industria pesquera, por Piscis.
Sección de Pesca.

Buques al turno por los puertos de Asturias.

Embarque de Carbones.

Informaciones Varias.

Legislación Marítima.

Información para Minas.

Legislación Minera.

EFFECTOS NAVALES Y LUBRICANTES MONASTERIO (S. A.)

ALMACENISTAS DE EFFECTOS 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.^{ie} G.^{ie} 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

“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

Andrés Ruiz de Velasco

Cabo Noval, n.º 5. — OVIEDO

Carmen, 30, 32 y 34. — GIJÓN

Consignaciones - Fletamentos - Carbones - Seguros

AGENCIA DE ADUANAS - WAGON LITS/COOK

TELÉFONOS { OVIEDO 3590 TELEGRAMAS } RUIZVELASCO { OVIEDO } APARTADOS { OVIEDO 123 } CODES { A. B. C. 5.^a EDICIÓN
 { GIJÓN 1905 TELEFONEMAS } { GIJÓN } { GIJÓN 201 } { SCOTT'S 10.^a EDICIÓN

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.



"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 GIJON

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

GIJON

Teléfono 24-18

AGENTES DE LAS LÍNEAS DE NAVEGACION:

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"

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.
 Siniestros 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

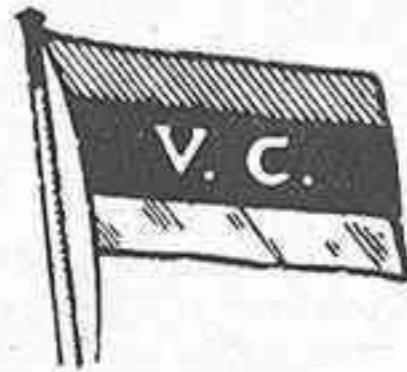
DELEGACIONES EN TODOS LOS PUERTOS

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. 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

Revista "MARINA Y CARBÓN"

Apartado 232 - Teléfono 2183 - GIJON - Redacción y Administración: M. de San Esteban, 11

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.			



PALABRAS DE ALIENTO

Al aparecer nuestro número anterior

Tenemos que recoger en este lugar de nuestra Revista los favorables comentarios que mereció la aparición de nuestro número anterior. En efecto; al salir éste a la palestra, voces amigables llegan a nosotros en forma de cartas en que se expresa con efusión el excelente efecto que en los sectores interesados ha producido un órgano en la prensa que sea portavoz de la marina y el carbón, y se nos alienta a proseguir en la senda emprendida en defensa de estas dos importantes industrias nacionales, base principal de nuestra economía, a las cuales hay que cuidar y defender como se merecen, porque éllas son la verdadera savia que vivifica las entrañas de nuestra provincia.

Si Asturias quiere vivir y progresar en la forma a que tiene derecho, ha de esforzarse en fomentar esas industrias que son grandes fuentes de riqueza, sobre todo en pueblos trabajadores como el nuestro, necesitando sólo saber reclamar de los Poderes Públicos, aquellas medidas de gobierno a que tiene perfecto derecho y que deben tender a evitar que se malogre una riqueza nacional que a todos interesa.

Que estamos en lo cierto al pensar así, que no es una alucinación ni un razonamien-

to falso, nos lo demuestran esas voces de aliento que hasta nosotros llegan coincidentes con nuestro pensamiento, con nuestro modo de entender el progreso nacional y con la forma de impulsarlo. Necesitaba este progreso una expresión, y esta no puede hallarse más que por medio de un órgano periodístico, con colaboraciones de personas autorizadas como las que avalarán esta Revista.

Y esto es lo que España precisa para su engrandecimiento: que haya quien se ocupe, con conocimientos bastantes para tratarlos debidamente, de sus problemas básicos, con el fin de que su riqueza, al ser bien conocida por todos, sea mejor defendida con el firme propósito de que se acreciente.

Nosotros solo aspiramos con nuestra labor a despertar la curiosidad hacia asuntos tan interesantes, a fin de que cada día se les preste mayor atención a estas industrias que deben tener un gran porvenir aquí, y a las que no hay que descuidar ante tantos peligros como las acechan. En tal sentido, nosotros prometemos emplear todas nuestras energías y todo nuestro tesón en propulsar esta obra, considerando como un timbre de gloria el hacer en su favor cuantos sacrificios sean precisos.

Las primas a la construcción naval

Siempre es cuestión interesante la que sirve de título a estas líneas, y en mi sentir quienquiera que tenga alguna idea sobre ella debe exponer sin reparos su pensamiento a la consideración pública, para que sirva de ilustración a los encargados de legislar en su día sobre la materia. No es que yo me encuentre en semejante caso, no es que se me haya ocurrido algo nuevo, pero creo oportuno recopilar en este modesto escrito mis opiniones sobre tal sistema de protección, porque ellas son el fruto de mi constante trato con armadores y constructores, así como de los conocimientos que he adquirido durante el tiempo que llevo aplicando la legislación vigente.

Lo primero que hay que hacer antes de disertar sobre el asunto es clasificar los buques mercantes según el género de navegación a que se dedican y la relación que sus rendimientos comerciales guardan con la economía nacional, porque el principio básico que debe guiarnos en la cuestión, es el de que las primas tienen por único objeto hacer posible la competencia de nuestros buques, frente a los extranjeros en el mercado internacional de fletes. No se trata, pues, de favorecer a los astilleros, ni de fomentar nuestra industria siderúrgica, ni de atenuar el paro obrero, aunque es verdad que estos beneficios se consiguen secundariamente: se trata de que el coste del buque en España sea casi igual que en el extranjero, es decir de poner en manos del armador un instrumento de trabajo internacional que le permita conquistar divisas exóticas a precio más bajo que el de cambio o que evite adquirirlas a precio más alto, mejorando



así el saldo de nuestra balanza comercial, y todo ello independientemente de las primas a la navegación u otros subsidios de cualquier clase con que los Gobiernos pretendan favorecer el tráfico marítimo.

En una palabra: que para que la construcción de un buque tenga derecho a prima, es necesario que aquél actúe económicamente de una de dos maneras distintas: o trabajando por cuenta de extranjeros o evitando, en cuanto sea posible, que éstos nos provean de fletes. En el primer caso ingresa en España moneda extranjera, y en el segundo se evita comprarla.

Al clasificar los buques nos encontramos primeramente con los de cabotaje, cuya misión es la de transportar de un punto a otro del litoral las mercancías nacionales o las ya nacionalizadas. Como en nuestro país esta clase de navegación está reservada a los barcos españoles construídos en España, se la puede equiparar con cualquier otro sistema de transporte terrestre, porque no tiene influencia alguna directa sobre la balanza comercial. En el mismo caso se encuentra la pesca litoral, que no difiere de la agricultura más que en la naturaleza del terreno en que actúa y la clase de instrumentos que emplea, pero que desde el punto de vista del flete es idéntica a la navegación de cabotaje, porque, como ésta, constituye también un monopolio a favor de los barcos nacionales construídos en España. Por las mismas razones incluiremos en este grupo a los barcos y artefactos de servicio y construcción de puertos.

Examinemos ahora la navegación de altura. La función económica de los buques que la practican puede realizarse de tres maneras di-

ferentes: entre puertos españoles y puertos extranjeros en el viaje de salida de España; entre dichos puertos en el viaje de retorno, y entre puertos extranjeros.

En el primer caso, sale el barco de España cargado con mercancías indígenas y fletado por extranjeros o por españoles, lo que es lo mismo, puesto que el flete ha de ser pagado en España por extranjeros ya que en definitiva ha de ser cargado a la mercancía en los puntos de consumo. En el segundo caso, el flete es a cargo de los consumidores españoles, pero su importe va a parar al armador español. La balanza comercial no se ha movido es cierto, pero se ha evitado pagar el flete a un barco extranjero, luego es como si se hubiera realizado una importación de dinero.

Consideremos ahora la navegación efectuada por nuestros buques entre puertos extranjeros. La diferencia de este caso con los dos anteriores está en que nuestro barco no satisface ya ninguna necesidad nacional de transporte marítimo, sino que satisface necesidades de los naturales de otros países, y éstos son los que nos pagan el importe del flete. El rendimiento del buque es, pues, muy grande porque toda su actividad se traduce en ingreso de moneda extranjera.

El segundo caso de los examinados comprende también a los barcos de pesca de altura y gran altura, puesto que si bien es verdad que la mercancía que transportan ha de ser comprada en España con dinero español, también lo es que se evita pagar el flete a los extranjeros y además se consigue la gran ventaja de que el pescado capturado cubre una necesidad de consumo nacional y hasta nos permite exportar la parte que nos sobra. Estos buques son, por tanto los de máximo rendimiento económico, los que mayor protección deben disfrutar. Todos sabemos que a ellos se debe gran parte de la prosperidad, poca o mucha, de la economía española.

Todo esto se resume diciendo que los buques nacionales pueden ser clasificados en dos grandes grupos: los que por razón del flete no

producen alteración de la balanza comercial, y los que la producen. A la primera clase pertenecen los barcos de cabotaje, pesca litoral y servicios de puerto; a la segunda los barcos de altura. Los primeros no deben percibir prima alguna, por la misma razón que no la disfrutaban los vehículos terrestres.

Veamos ahora como se debe fijar la cuantía de la prima. De lo que se trata, en resumen, es de que el precio del buque construido en España sea igual al precio del buque en el extranjero. Ahora bien, prescindiendo de los gastos generales, de los dos factores—mano de obra y materiales—que entran en el coste, el primero influye muy poco en la diferencia de precios y la razón es que si bien el obrero español rinde menos que el extranjero también gana menos y se puede admitir, *grosso modo*, que las dos circunstancias se compensan en sus efectos. Donde verdaderamente se encuentra gran desigualdad es entre los precios del acero en España y fuera de ella. Sin exageración alguna se puede afirmar que están en la relación de dos a uno, y siendo esto así es claro que la prima debe ser función de dicha diferencia, lo cual equivale a decir que el valor máximo de la compensación por tonelada de casco buque construido, debe ser igual a lo que por derechos arancelarios paga la cantidad de acero que entra en aquella (en la tonelada) puesto que siendo regulador el precio internacional, el fabricante siderúrgico español fija el de sus productos sumando simplemente al precio extranjero los derechos de aduanas. Por eso el nombre correcto del subsidio de que tratamos es el de compensaciones arancelarias a la construcción naval, o mejor aún, compensaciones arancelarias a los materiales para la construcción naval.

También sería posible anular la diferencia de costes del buque permitiendo la libre introducción de los aceros; pero esto llevaría consigo la exportación de capitales y además sería un perjuicio para nuestros Altos Hornos. En los tiempos que corren, dada la tendencia proteccionista de todas las naciones,

no vale la pena de examinar detenidamente semejante solución.

¿Qué otros factores deben intervenir en la valoración de la prima? En primer lugar el tamaño del barco, porque cuanto más grande es éste, tanto menos cuesta la tonelada del mismo; en segundo lugar, la velocidad, puesto que hoy el aparato motor representa una gran fracción del coste total que a veces llega a la mitad de éste; y, además, la velocidad, al mismo tiempo que es el elemento más costoso de la operación del buque, es también el que más se aprecia en la competencia internacional de fletes, aunque en verdad la prima a la construcción sólo debiera pagarse por peso de aparato motor prescindiendo de la velocidad, o mejor dicho, dejando el premio a esta característica a cargo de la prima a la navegación. Pero todo esto en el supuesto de que la máquina sea construída en España pues me parece evidente que si lo ha sido en el extranjero, no se debiera abonar prima alguna por élla, es decir, debiera considerarse al buque como si no tuviese motor propio.

Por último, el tercer factor que se ha de

tener en cuenta es la clase del barco, toda vez que el coste depende de ella; a igualdad de las demás características, es claro que un trasatlántico cuesta más que un barco de carga.

Partiendo, pues, de una prima básica determinada en función del precio del acero, habrá que llevar en cuenta los tres factores mencionados por medio de coeficientes numéricos variables que expresen la importancia de dichos factores, de tal modo que en todos los casos que puedan presentarse la prima iguale a la diferencia de coste tantas veces referida.

Tales son las líneas generales que deben servir de guía cuando se trate de resolver el problema que nos ocupa. Como se ve hay entre el criterio que sustento y el que actualmente impera, algunas diferencias no ya importantes sino hasta esenciales, lo cual no quiere decir que el último me parezca defectuoso; pero aquí expongo el puro concepto económico aplicado a la práctica sin tener en cuenta otras exigencias extrañas que el legislador haya juzgado convenientemente satisfacer.

ALFREDO CAL Y DÍAZ.
INGENIERO NAVAL

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

SOLICITESE TARIFA DE PRECIOS

TRITON

PINTURA PATENTE PARA BARCOS



OLESA

MADRID

Norusto

PINTURA-ESMALTE ANTICORROSIVA

ESTADÍSTICAS

Sin más razón que la costumbre y sin otro motivo que el precedente—comodín tan temido como respetado e invocado—se emplean estos primeros días de cada año a la afanosa tarea de medir y pesar cuantos actos ocurrieron en el anterior, para balancear los resultados del esfuerzo realizado durante esa época.

Conocidos aquéllos y plasmados con los reducidos moldes que nuestra razón permite abarcar, nos atrae irresistiblemente la tentación de compararlos con los obtenidos de igual modo para las anualidades anteriores.

Y amparados en la perspectiva que presenta «el agua pasada» y en la sensación de lejanía que nos produce el recuerdo de sucesos y acaecimientos «con tiempo por medio», disponemos nuestros ánimos por estas primeras jornadas, para el estudio sereno ya, de lo pretérito y para la formación de juicios comparativos que ilustren, aclaren y aun justifiquen cuestiones que en el tiempo de su acción aparecieron a nuestra vista con caracteres borrosos y oscuros.

De este estudio han de salir, limpios y claros, tras aquella serena y cumplida meditación, los planes del futuro inmediato o retardado, tanto para el año que comienza, con sus posibilidades, esperanzas, rectificaciones o afirmaciones, como para enlazarles y encadenarles a los sucesivos y siguientes.

Entre estos dos aspectos: el de conocer y comparar los resultados del pasado y el de aprovechar sus enseñanzas para el gobierno del porvenir, bastará mentarlo, para reconocer una destacada preferencia e importancia en favor de este último.

Nuestras estadísticas carboneras, en general, son desde hace pocos años, un alarde de perfección, pulcritud e intensidad. En ellas podemos estudiar desde todos los puntos de vista apetecibles, los resultados de su tráfico: no habrá capricho estadístico ni necesidad racional y numérica que no pueda satisfacerse en las fuentes que anualmente se ofrecen. Todo, absolutamente todo lo que lógicamente puede ser deseado en este orden, e incluso en sus relacionados y secundarios, puede lograrse, acaso mejor que en ninguna otra rama industrial española.

Cifras de producción, de distribución y de consumo; las clases respectivas; las procedencias; el comercio interior y exterior;

los destinos cumplidamente separados e independientes para conocer y apreciar, clasificados, los tipos de carbón consumido por cada grupo industrial, específicamente determinado, así como lo suministrado con independencia de las cuencas productoras: los respectivos porcentajes correspondientes a esas divisiones, etc., etc.; incluso cifras de los valores universales del movimiento hornaguero explotado y controlado.

Todo ello, si lo referimos al primer aspecto señalado, al del estudio retrospectivo, no puede merecer sino alabanzas y plácemes. Pero si lo hacemos al segundo, el de auxiliar para la actuación futura—ya indicamos ser éste el de máximo provecho—hemos de reconocer sinceramente que el retraso con que esas estadísticas ven la luz, réstanlas positiva eficacia y las privan de muchas de sus aplicaciones,



por no decir que en bastantes casos son ya estériles.

La realidad de que gran parte de las consecuencias que alumbran las cifras estadísticas, se divulguen pasados los seis meses de ocurrido el hecho o cerrado el cómputo, ¿cuánta intensidad impresionista la merma?

Conocer los datos referentes al año de 1935, por ejemplo, allá para los meses de julio o agosto de 1936, ¿no grabará en nuestro ánimo visiones de cosa tenecida por pasada? ¿No se asemeja esto a ese movimiento, alborotado, sí, pero infructuoso, de las aguas que ya vertieron el socaz y «no muelen molino», por pasadas? ¿qué aplicaciones pueden hacerse para este año si ya va casi vencido?

Las variantes, que a la vista de esa estadística pueden aconsejarse, habrá que referirlas para el siguiente, 1937, visto lo avanzado del año, con la pérdida de toda esa anualidad. Pero cumplida la fecha de esa iniciación, parece lógico esperar a conocer los datos de 1936 y apreciar, en su vista, si la necesidad de reforma es confirmada o si, por el contrario, los nuevos datos aconsejan que tal medida debe suspenderse o simplemente modificarse.

Y como aquellos números no aparecerán tampoco, públicamente, sino transcurridos seis meses, la inercia humana se ampara y escuda en ese desconocimiento para imponer su doloroso predominio y los méritos de la estadística en el aspecto de guía o carril por donde marchar en adelante, se esfuman o se desvirtúan en desconcertante proporción.

La estadística, que es de moderna implan-

tación en la consideración que hoy tiene, se toma frecuentemente en no pocas dependencias públicas y privadas como una lujosa y molesta carga. Su eficacia máxima radica precisamente fuera del ámbito de la organización que ha de suministrar los datos y por ello su necesidad no resulta apremiante pues damos siempre preferencia a la resolución de aquello que «corre más prisa».

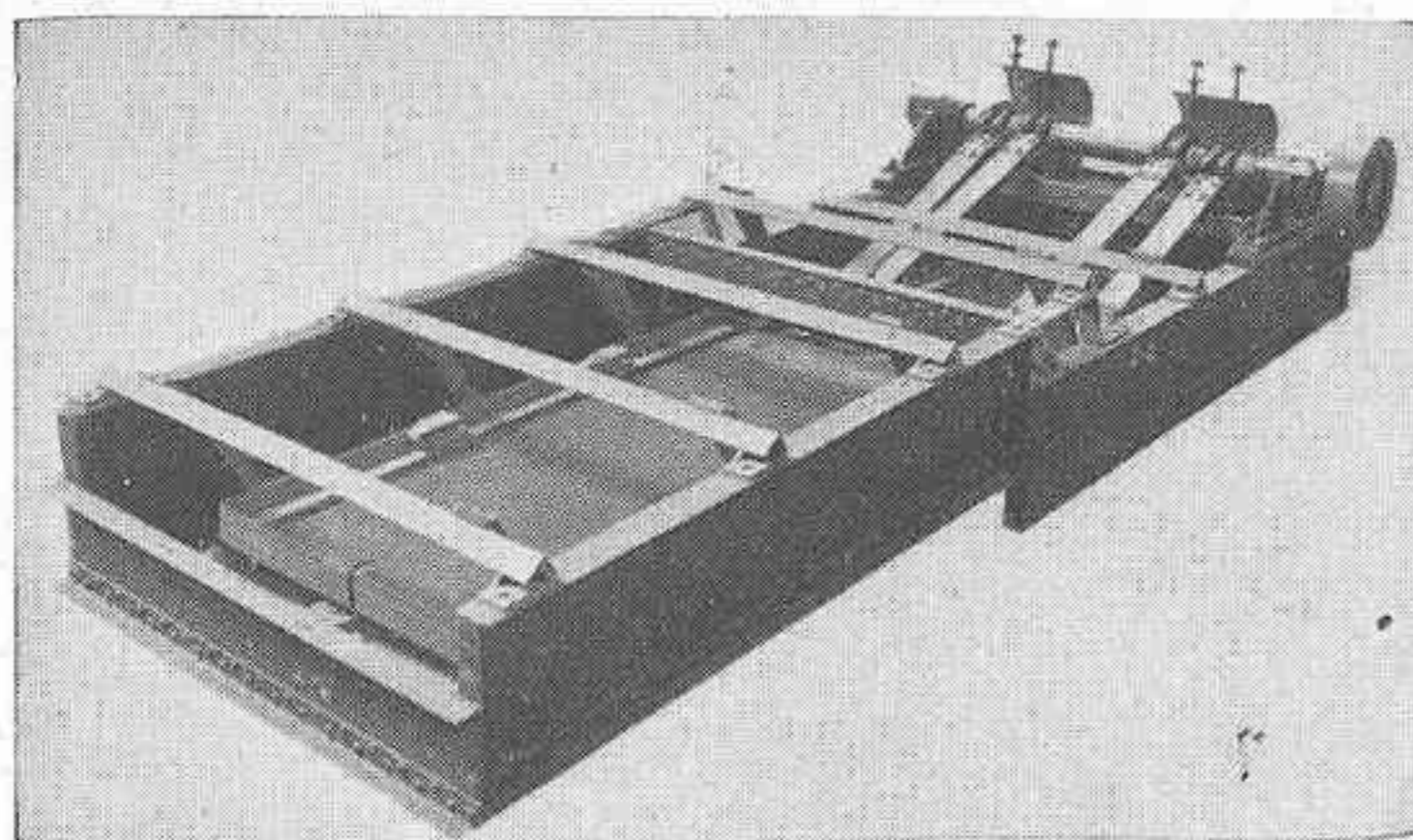
Contribuye no poco a este concepto lastimoso de la estadística, el retraso excesivo que acusamos en su publicación. En algunos países, también productores de carbón, bastan los diez primeros días de enero, para publicar todos, o casi todos, los datos referentes al año anterior: producción, venta, destino, precios, salarios, jornadas, etc., etc. Y refiriéndose a hechos de sólo diez días de ocurridos, se comprende que estén vivos aún en la mente de sus actores.

Aquí, en nuestro país, cuando la estadística llega a manos de los interesados, éstos hojean la publicación, comprueban si acaso los nombres de sus simpatías o preferencias y... cuidadosamente la guardan en el lugar de las curiosidades. ¿Qué interés puede despertar en ellos las cifras fuera de plazo? Si ya está muerta su eficacia, el envío de datos se les antojará siempre como la contribución a mantener una curiosidad momificada. Y para esto, siempre se llegará a tiempo por tarde que sea.

VICTORIANO CASTAÑO SANJUÁN

PROFESOR MERCANTIL

Graduado Superior de la Escuela Social de Madrid



Mauricio Ruiz de Velasco

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

Elcano, núm. 2

Teléfono 19.518

— BILBAO —

El Patronato para mineros heridos de Langreo

INAUGURA UN NUEVO PABELLÓN DEL HOSPITAL QUE SOSTIENE

El día 11 de este mes se celebró en La Felguera la inauguración de un nuevo Pabellón del Hospital que sostiene en dicha villa el Patronato para Mineros Heridos de Langreo y formado por las Empresas Duro-Felguera, Carbones Asturianos, Carbones de La Nueva, don Joaquín Velasco, Nespral y C.^a, Carbones de La Piquera, Minas de Escobio, Minas de Langreo y Siero, y Vigil-Escalera y Compañía, tratándose también en el mismo establecimiento a los obreros de la Fábrica de Mieres, Ortiz Sobrinos, Hulleras de Veguín y Olloniego y Cooperativa Eléctrica de Langreo.

En el acto de la inauguración estuvieron presentes el gobernador general Sr. Frieria, con el secretario del Gobierno civil, Sr. Arango; el obispo de la diócesis, Sr. Echeguren con el secretario de visitas del Obispado don Joaquín F. Ocharán; el director-gerente de la Empresa Duro-Felguera y presidente del Patronato don Antonio Lucio Villegas; el consejero de la misma entidad don Secundino Felgueroso González; los ingenieros jefes de Minas y de Fábricas, respectivamente, don Ramón Moreno y don Secundino Felgueroso Figar; el ingeniero-jefe del distrito minero don Constantino Alonso; el Alcalde de Lan-

greo don Servando Sánchez Cabricano; el comandante Sr. Melón, en representación del coronel jefe de la Comandancia Militar de Asturias Sr. Aranda; director y administrador del Hospital, don Julio Jolín y don Ale-



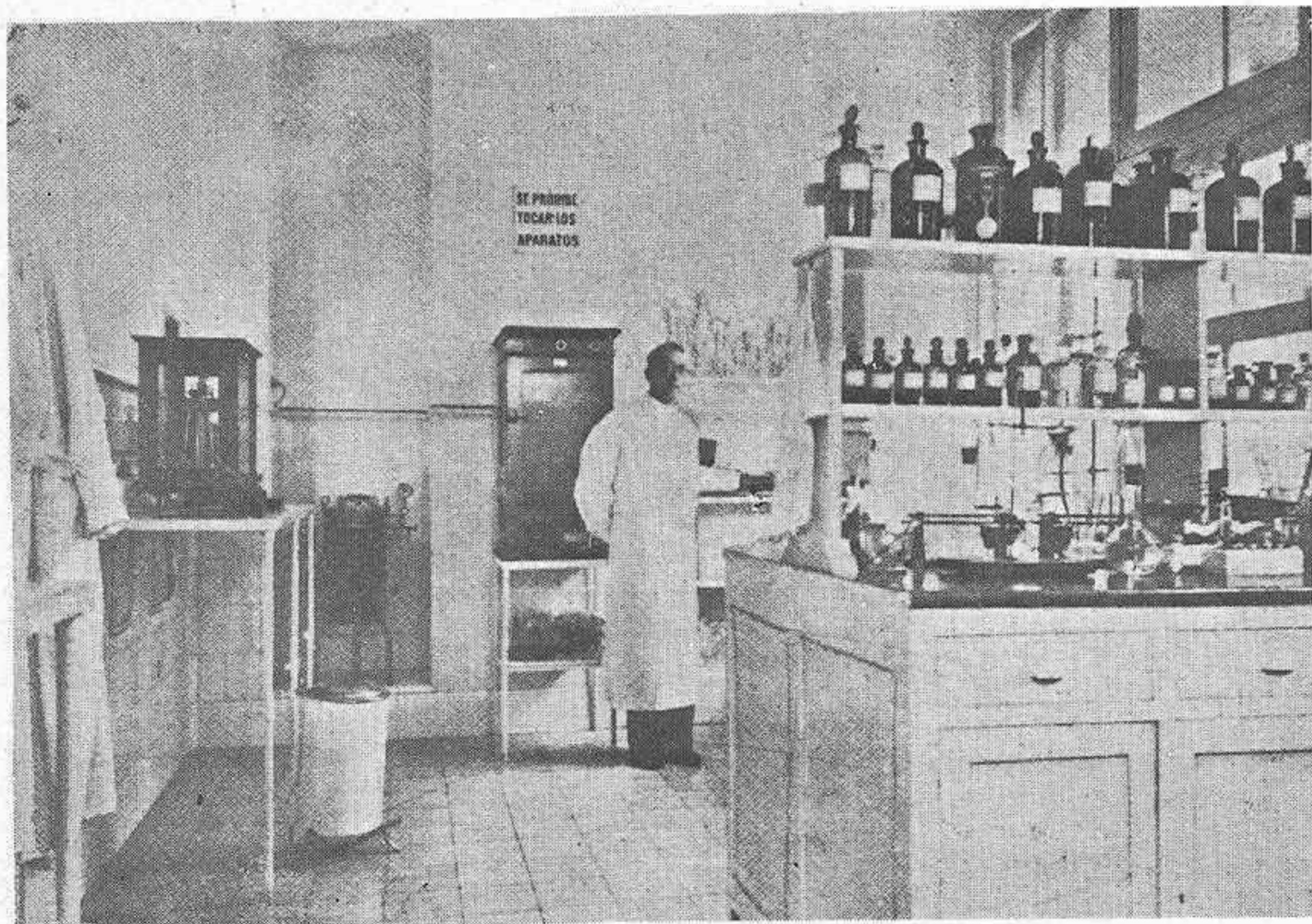
Vista general

jandro González, respectivamente; otras autoridades y representantes de todas las Empresas mineras.

El obispo bendijo el nuevo Pabellón y luego los asistentes fueron obsequiados con un «lunch», en el que el Sr. Lucio brindó por la paz y prosperidad de todos, terminando el acto sin más ceremonias y haciéndose grandes elogios de la obra humanitaria de las Empresas, de la labor del Sr. Lucio y del nuevo Pabellón de este Hospital, que debe ser tomado como modelo.

Merece la pena que nos refiramos a esta

institución admirable. En el año 1909, la Sociedad Duro-Felguera, a iniciativa del entonces director general de la misma, don Luis de Adaro, acordó la construcción del Hospital de Heridos, inaugurándose el 12 de Febrero



El laboratorio

de 1914 el primer Pabellón, llamado sala de «Santa Bárbara», dotado con veinte camas, y el Pabellón central, donde está instalado el quirófano y residencia de las Hermanas.

En 1920, la misma Empresa construye el Pabellón «Covadonga», con capacidad para otras veinte camas y servicios anexos, y el 1.º de mayo de 1930, por iniciativa de don An-

tonio Lucio Villegas, se forma el «Patronato para Mineros Heridos de Langreo», institución que toma como base de su fundación el terreno y pabellones del Hospital, propiedad de la Sociedad Duro-Felguera y en el que in-

gresan las Empresas que hemos citado anteriormente. Con aportaciones de estas entidades se construye el Pabellón «San Antonio», se instala otro quirófano y el gabinete de masaje y mecanoterapia.

En 1934 el Patronato acuerda la construcción de otro Pabellón, de dos plantas y dividido en habitaciones de dos camas, que es el que se acaba de inaugurarse.

El valor de los edificios, enseres y material quirúrgico se eleva a un millón de ptas. Cuenta con gabinetes de Rayos X, Electroterapia, Mecanoterapia, un buen Laboratorio y con médicos oculista, odontólogo y otorrino.

Queda con este Hospital asegurado el servicio de los lesionados graves en el trabajo, y se amplían los servicios médicos para casos de enfermedad de los obreros y sus familiares.

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

NUESTRA MARINA MERCANTE

Si como dijo Stuart Mill, el Padre de la Economía Política, «la nación que no es dueña de sus transportes no es soberana de sí misma», habrá que reconocer lamentablemente que la soberanía española está mediatizada en cuanto a sus transportes marítimos.

El tráfico de exportación frutera, que es el de mayor valor entre nuestras exportaciones, está en manos de negociantes y armadores extranjeros. Los trasatlánticos de pabellón español pasean sus cámaras y bodegas casi vacías de puerto en puerto y a través del Océano, mientras los de otras banderas rellenan económicamente las suyas en los puertos de España. Las líneas regulares de navegación que unen la Península, islas Canarias y Baleares, con los demás países, están servidas por compañías extranjeras, con escasísimas excepciones. Hasta existe una compañía naviera española que hace más de dos años tiene fletados barcos escandinavos para su línea Mediterráneo-América del Norte.

Es inútil que los sufridos y beneméritos buques «tramps» se afanen por conseguir fletes de puerto a puerto extranjeros. Sus reducidas ganancias son como una gota frente al torrente de la «exportación invisible de capitales» que se opera mediante la servidumbre del comercio español a los navieros extraños.

Y ha terminado el año 1935 con la nota ingrata de que el ansiado proyecto de Protección a las Industrias y Comunicaciones marítimas haya quedado embarrancado en los escollos de la política, sin su aprobación definitiva por un Parlamento ya condenado a muerte fatal e inmediata. Había sido desmembrado y desnaturalizado el proyecto en su último trámite del dictamen por la Comisión parla-

mentaria. Se desglosó de él lo concerniente a las líneas trasatlánticas subvencionadas, dejándolo para resolverlo cuando se aborde la solución del llamado problema de la Trasatlántica, y se eliminó del dictamen el capítulo de la creación de líneas regulares comerciales subvencionadas, que significaba una grata novedad sin precedentes en nuestra legislación marítima, y prometía modernos cauces de vida a la flota española.

Ahora, vuelta a empezar otra vez. Es más que probable que un nuevo Gobierno y otras Cortes traigan distinto concepto de lo que ha de ser y cómo haya de concertarse el régimen protector estatal a la Marina mercante. Y en su consecuencia, se abrirá un nuevo y dilatado paréntesis en la urgente obra de poner al día la legislación de 1909.

Pero no ha de ser todo culpa de los Gobiernos y de la política al uso, en el desconcierto de la vida marítima nacional. A los directamente interesados en ella también les corresponde la responsabilidad en no pequeña participación. Ejemplo: lo ocurrido con la fracasada tentativa de construir buques fruteros. Se convocó el concurso, motivado por la ley de Protección contra el paro obrero de 25 de junio, y no hubo ni un sólo peticionario de los auxilios del Estado para esta previsión. Y sin embargo, ¡que bella ocasión para manifestarse prácticamente los anhelos de las comarcas españolas que constantemente claman por la posesión de medios de transporte propios para su exportación agrícola y piden trabajo para las moribundas factorías navales radicantes en su territorio!

Mientras tanto, fuera de aquí, en todas las naciones marítimas, procuran la especialización

de su flota, incluso aquellas que no exportan ni importan frutas y no obstante construyen excelentes barcos fruteros, como las escandinavas. Y los países que tienen el tráfico frutero como genuino de su economía nacional y colonial, no hay que decir si se esfuerzan por perfeccionar el acondicionamiento de sus flotas para este productivo menester.

Sabida es la encarnizada competencia que a la exportación de plátanos de Canarias hacen los productores de las colonias y de la zona de Protectorado de Francia en Africa Occidental. Al servicio de este intenso y productivo tráfico, acaban de entrar dos nuevos buques de la Compañía Fraissinet, de Marsella, proyectados expresamente para el transporte de plátanos, los «Capdes Palmes» y «Fort de France», de 3.200 tons. d. w., 102 metros de eslora, motores Diessel de 5.100 HP. indicados y velocidad de 16 nudos en ruta a plena carga. La casa danesa Lauritzen ha construido ahora otro vapor platanero, el «Yrsa», de 2.800 tons. d. w., 91 metros de eslora, máquina de 1.800 HP. y velocidad de 13,7 nudos, que se dice lo comprarán armadores franceses. Citamos estos buques por tratarse de las más recientes construcciones de barcos fruteros y para presentar el contraste que ofrece la actividad del armamento francés con la pasividad e inercia del español.

Sólo la flota petrolera española, moderna y eficiente, cumple las necesida-

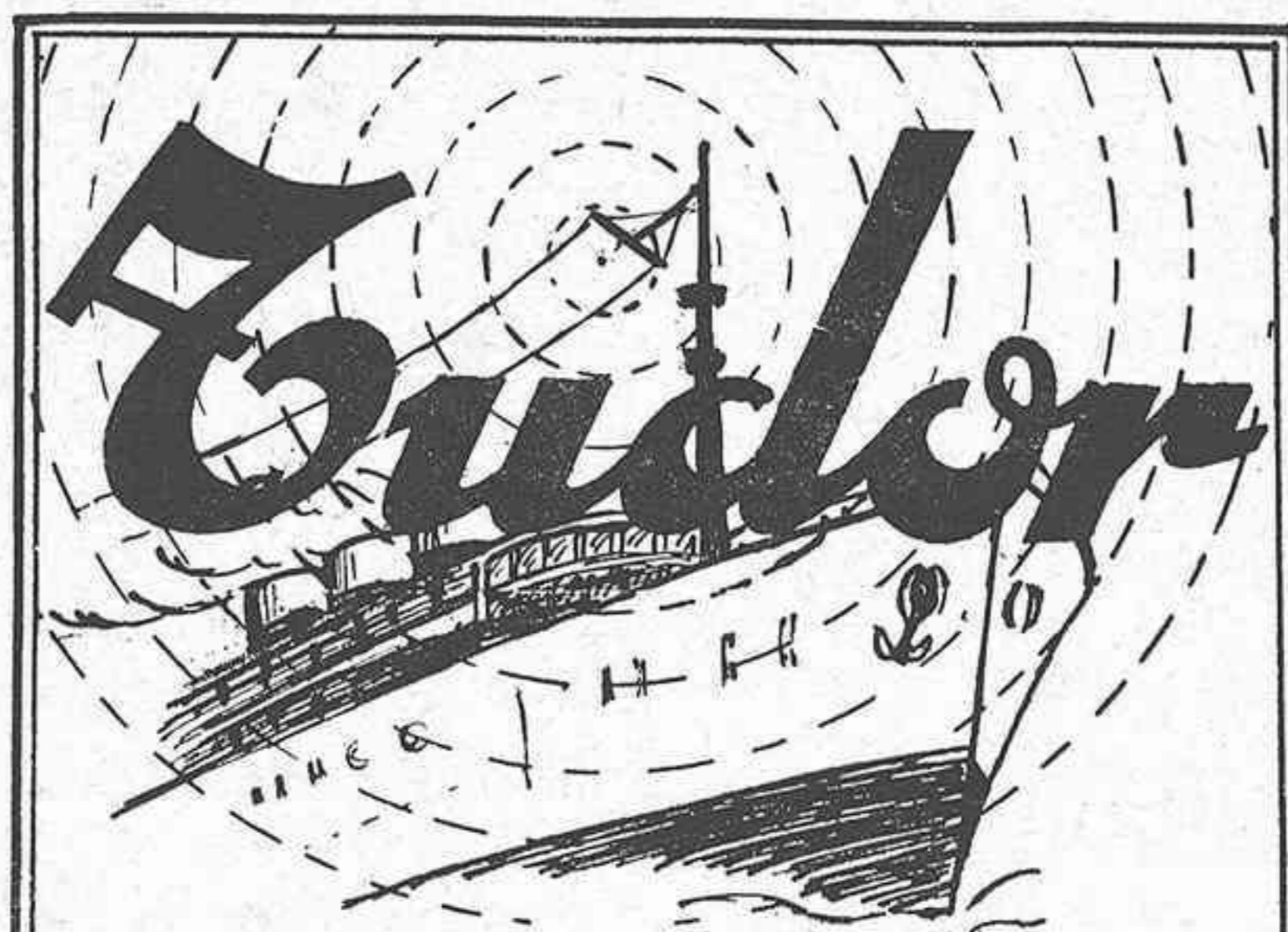
des del tráfico nacional de combustibles líquidos. Y no debemos olvidar su carácter de monopolio con directa intervención del Estado, de manera que en semejante aspecto, nada debe a la iniciativa privada como promotora del desarrollo de nuestra flota mercante.

Por lo demás, pocas novedades hay que registrar en la Marina mercante española en el curso del año recién fenecido. La totalidad de la flota ha envejecido un año más....

De buques nuevos, entraron en servicio a fines del verano los correos de Fernando Póo, «Dómine» construido en los astilleros de Sestao de la Sociedad Española de Construcción Naval, y «Fernando Póo» en Euskalduna, una pareja de magníficos motobuques gemelos que honran a la industria naval vizcaína. Tienen 6.914 tons. de registro bruto y miden 124-41 metros de eslora total, sus motores Diesel-Krupp desarrollan una potencia de 5.000 HP. para la velocidad de 16,5 nudos a media

carga. Pueden transportar 58 pasajeros de primera clase, 40 de segunda, 36 de tercera y 300 de entrepunte.

Ninguna botadura importante se ha efectuado en los astilleros españoles en el transcurso 1935, tan sólo cayeron al agua cascos de pequeños barcos pesqueros. La crisis de nuestra construcción naval ha llegado a un extremo lindante con lo catastrófico. Los efectos del tímido conato de renovación de la flota pesquera, según la ley de Protección contra el paro obrero a que antes aludi-



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

mos, serán poco trascendentales para el desenvolvimiento económico de las factorías navales. Las anunciadas construcciones de la Trasmediterránea, de la «Campsa» y de los bacaladeros de «Pysbe», les pueden proporcionar algún volumen de trabajo si al fin se realizan, pero tampoco representan una masa de obras para sacar de apuros.

En cuanto a nuevos abanderamientos de buques mercantes españoles, adquiridos en el extranjero, sólo sabemos de dos cargo-boats para la Marítima Unión de Bilbao, «Neptuno» y «Eolo» de 7.000 tons. D. W. cada uno, y del «Adriático» de 5.000, del armador también bilbaíno Sr. Mutiozábal.

Respecto a bajas en la flota por naufragio o por desguace, se pueden cifrar en unas 25 mil toneladas de registro bruto, con mucha aproximación, las ocurridas durante 1935. Entre los naufragios se cuentan dos de vapores con más de mil toneladas, el «Gumersindo Junquera», asturiano, de 3.669 tons. y el cargo-boat bilbaíno «Zabalbide» de 3.038, incendiado en el puerto de Liverpool, que aún puede ser reparado. Aparte de los caboteros «Cartes» (137 toneladas) y «Joven Víctor» (de 141) los demás naufragios fueron de barcos pesqueros. Veleros se han perdido tres mayores de cien tons., los pailebots «Avelino» (172), «Diligencia» (100) y «Cala San Vincens» (178).

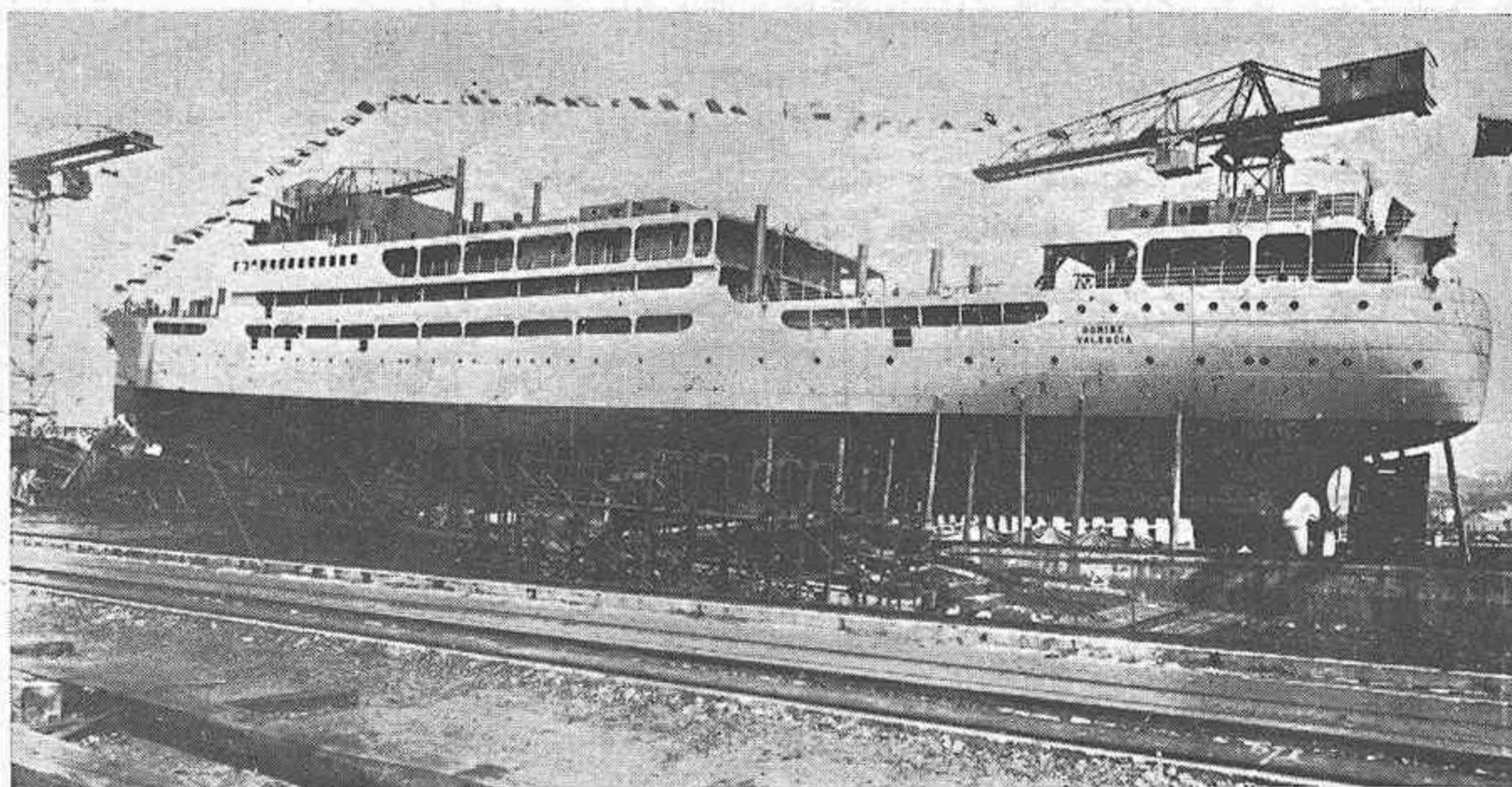
Entre los vapores ultimamente desguazados se cuentan los «Vilafranca» y «Mercedes G. de Alegre» con más de medio siglo de edad, ambos amarrados hacía tiempo en los puertos de Barcelona y Villagarcía, los «Andalucía» y «Río Besós» de la Trasmediterránea y los cargo boats, también amarrados, en el puerto de Bilbao, «Magdalena R. de García» y «Claudio». Total, unas 15.000 tons. durante el pasado año.

El tonelaje amarrado ha disminuído en el curso del año. En 1.º de enero sumaba 244 mil toneladas de registro bruto y al finalizar el año 1935 supera en poca cantidad a las 150.000 toneladas. Tal mejora es debida en parte al tonelaje desguazado y en mayor proporción al circunstancial aumento de tráfico mundial motivado entre otras causas, por la guerra italo-etíope que absorbe una respetable suma de tonelaje italiano, que a su vez es reemplazado por «tramps» de todas las nacionalidades.

De todas maneras, el horizonte no se presenta despejado ni mucho menos, para nuestra vida marítima, en los albores de 1936. Los factores de orden internacional y de índole nacional que influyen en ella, no ofrecen el matiz más apropiado para cultivar el optimismo.

JUAN B. ROBERT

El magnífico moto-buque «Dómine», gemelo del «Fernando Póo», que actualmente prestan servicio en línea regular desde el Mediterráneo con nuestras posesiones de la Guinea.



Baquera, Kusche & Martín, S. A.

(Casa fundada en 1847)

Consignatarios de Buques - Agentes de Aduanas y Transitarios
 Casa central en Málaga - Sueursales en:
 Alicante - Barcelona - Cádiz - Ceuta - Córdoba - Madrid - Palma de Ma-
 llorca - Port-Bou - Sevilla y Valencia.

Dirección { telegráfica } BAKUMAR
 { telefónica }

SOCIEDAD METALURGICA DURO-FELGUERA

Compañía Anónima.- Capital social: 78.000.000 de pesetas



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

SUB-PRODUCTOS de la destilación de carbones: *benzoles* auto, lavado, 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 centí-
 metros 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.

—••••• FLOTA •••••

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

¿HACIA UNA HUELGA MINERA EN INGLATERRA?

No hay perspectiva de solución al conflicto que se avecina

LAS NEGOCIACIONES SE PROSIGUEN

LENTA Y LABORIOSAMENTE :: ::

Para el 8 del actual estaba anunciada una reunión de las delegaciones obrero-patronales que tienen a su cargo la laboriosa pretensión de solucionar la huelga minera antes de que se plantee, de evitar que la incomprensión de las posiciones en lucha aseste a la industria minera de Inglaterra un golpe definitivo.

Hasta ahora, el forcejeo no se ha traducido en resultados prácticos. Las empresas han ofrecido un aumento de salarios, pero de forma tan aleatoria, tan dependiente de diversas estimaciones y circunstancias que los obreros no la han hallado viable. Los obreros pretenden que el Gobierno financie las explotaciones en forma de subsidios. Pero el Gobierno no acepta la idea; con un tanto por tonelada la subsidió en 1926 y no pudo conjurar la huelga más grave y de más hondas repercusiones porque atravesó la economía industrial de la Isla. Claro que los daños de aquel conflicto son todavía una enseñanza viva para todos, y esta esperanza de cordura es lo que hace confiar a la opinión pública en que el conflicto se encauce por soluciones de transigencia y conciliación.

Los mineros pretenden que se les haga una oferta uniforme de salarios, sobre bases precisas; pero la posición de las empresas es justamente la contraria. Cada distrito tiene sus peculiaridades, sus módulos singulares de explotación, de tal forma que la uniformidad en los gastos y en las cargas de la explotación, dicen aquéllas, significaría una desigualdad en la práctica y un quebranto en muchos casos.

De todas formas los aumentos de salarios son ya inevitables. Opinión, partidos y Prensa han recibido con cierto sentimental acogimiento las demandas de los obreros de las minas; pero la realidad económica escapa a estas interpretaciones unilaterales y de buena voluntad inoperante. En estas mismas columnas se publica un escrito de R. Johnson, donde se examina, lucidamente los aspectos principales del problema de la competencia de carbones y petroleos en el mercado de los combustibles. Elevar el precio del carbón es acelerar el proceso de sustitución que ya ha comenzado.

La iniciativa de elevar los precios no ha sido desdeñada por las empresas, que se han entregado a una campaña en pro del aumento voluntario de precios del carbón en los suministros contratados. Las compañías ferroviarias, las mayores consumidoras, se han negado a aceptar elevación de precios. Pero la poderosa compañía «Imperial Chemical», dedicada a la transformación de carbones, está dispuesta a pagar un aumento de un chelín por tonelada, «con tal de que el alza sea destinada a mejorar los jornales de los obreros».

He aquí nota de las empresas y actividades que aceptan el aumento:

Fábrica de Gas y Electricidad.

Empresas Siderúrgicas.

Imperial Chemical Industries.

Minoristas.

Y los que rechazan todo aumento son estos:

Ferrocarriles.

Industria Textil Algodonera.

Cooperativas de Producción.

J. C.

El futuro del carbón y del petróleo

PRECARIA SITUACIÓN DE LOS CARBONES Y PREDOMINIO CRECIENTE DEL PETRÓLEO EN LOS MERCADOS

El carbón tiene un arma eficaz en la lucha contra sus sucedáneos. — La pretensión de elevar sus precios puede desarmarlo y arruinar sus posibilidades.

Resulta anómalo comprobar que el mejoramiento general de las actividades mercantiles e industriales en Inglaterra durante el año transcurrido, no ha tenido paridad en lo que se refiere a las explotaciones carboníferas. Hubo, sí, recuperación en el mercado interior y aumentó aquí el consumo de nuestros carbones; pero no lo hubo, sino al contrario, en el mercado exterior. A los competidores habituales que ya se habían enfrentado con nosotros en el curso de estos últimos tiempos, han venido a sumarse otros de imponentes proporciones: Rusia, con su «dumping»; Turquía, no menos temible en el consumo del Mediterráneo. Todo eso ha asestado golpes muy fuertes a nuestra exportación, que era antes de la guerra de 65 millones de tons. anuales ha caído últimamente a sólo 37.

El consumo interior ha experimentado una mejoría, pero la recuperación económica de las otras actividades, a pesar de la utilización creciente de sucedáneos, líquidos y electricidad. Pero aun esta mejoría puede fallar, si se fuera a una elevación de precios en los carbones. Y no debe tampoco olvidarse que el carbón pudo haber sido hace una generación una indispensable y vital necesidad, pero no lo es para la nuestra; como productor de fuerza y energía, «el rey carbón» no es ya un monarca absoluto.

Muchos consumidores industriales están entregados hoy a la electricidad y a los combustibles líquidos. Las instalaciones Diesel son en este punto una revolución. Este proceso de desplazamiento de los carbones, acaece con más fuerza y actividad en otros países, sobre todo en aquellos que carecen de yacimientos carboníferos. Esa es la razón principal de que

las cifras de exportación caigan irremediablemente.

ESFUERZOS PARA EXTENDER EL USO DEL CARBÓN

El carbón, sin duda, puede ser destinado a nuevos usos. El Consejo de Utilización del Carbón está trabajando intensamente y tiene entre manos interesantes experimentos que pueden conducir muy lejos, pero de todas formas, el hecho que debe tenerse en cuenta, es que el carbón no está ya, como estaba, sólo en el mercado de los agentes productores de energía. En los transportes, el carbón recibe su principal valor porque su uso es más económico que el del petróleo. La ingeniería británica, conocedora plenamente de este hecho, ha llegado a construir verdaderas maravillas técnicas en la construcción de máquinas que aseguren la mayor economía en el consumo del carbón, y su resultado implica la salvación de la máquina de vapor en la propulsión marina; pero, aún así, el carbón y el vapor han de luchar con el petróleo y con las instalaciones de combustión interna.

Algo puede venir también del movimiento que se encamina hacia la adopción del combustible dual que hace constantes progresos, pero aun esto quiere decir: carbón y petróleo, y no carbón sólomente.

En los ferrocarriles, la electrificación hace constantes progresos, como se evidencia en el Southern Railway; y en nuestras principales líneas las locomotoras perfeccionadas Diesel gozan de creciente favor y atención de las Compañías. Las Compañías ferroviarias son las mayores consumidoras de carbón y están

destinadas en el futuro a reducir considerablemente sus compras de este combustible.

En resumen, que por mucho que se observe y considere en todas direcciones, no se hallan perspectivas muy amplias para el carbón; todo parece indicar que el uso de éste y la suerte de la industria minera ha alcanzado su máximo esplendor y su capacidad de venta.

AUMENTA RÁPIDAMENTE LA IMPORTACIÓN DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS

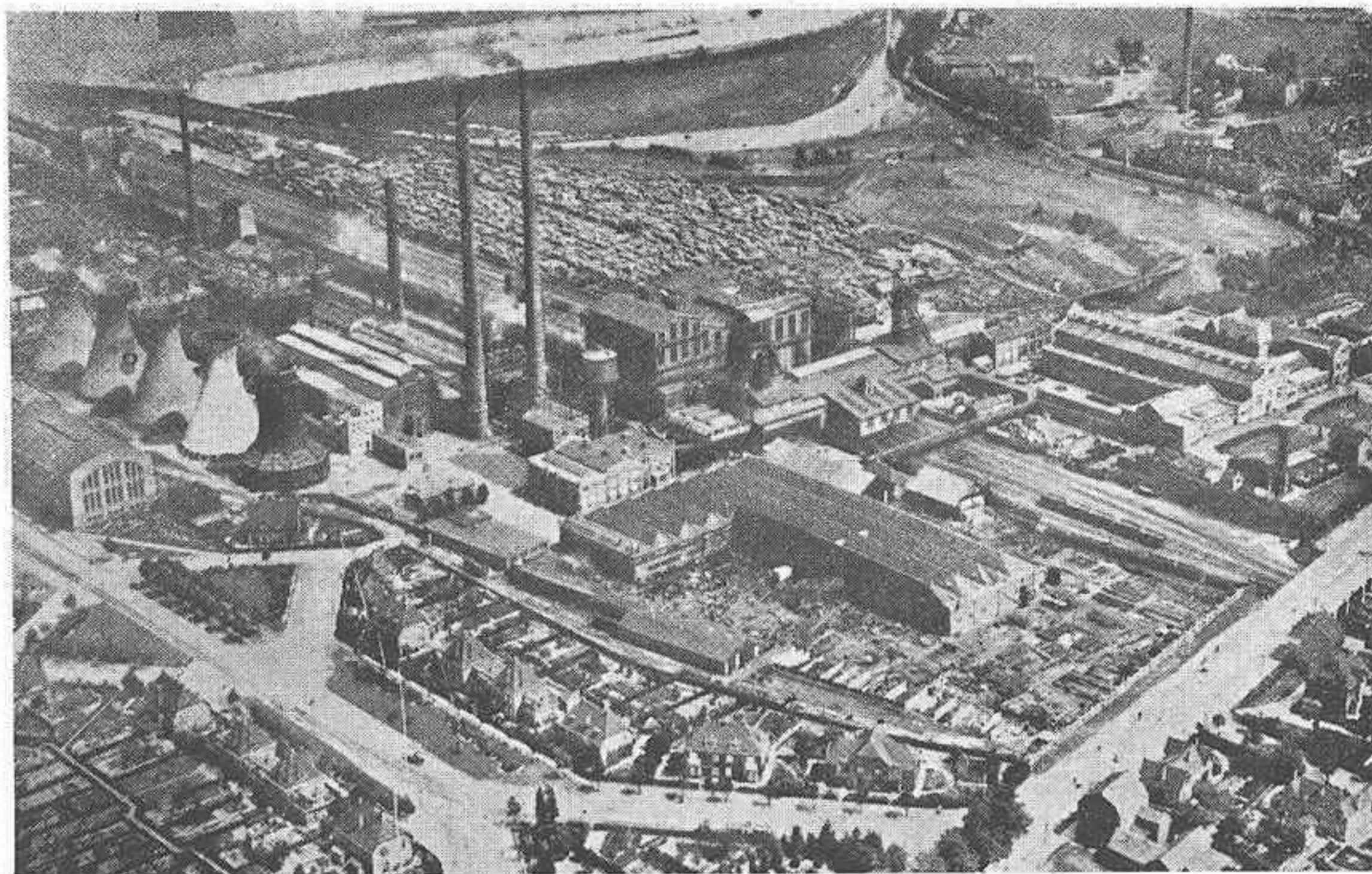
No sucede así para el petróleo. De una cantidad prácticamente nula, hace muy poco, hemos pasado a importar ahora petróleos crudos por la cifra de 500 galones anuales, y de los refinados, 2.250.000.000, por los que pagamos alrededor de 31 millones de libras. Cada año que pasa trae una cifra mayor, quién sabe hasta dónde.

El petróleo es hoy tan necesario como el carbón. Pagamos tanto por el petróleo que importamos, como recibimos por el carbón que exportamos, los 31 millones de libras a que nos referimos antes, y acaso estamos en una posición de intercambio ventajosa y esa compensación no durará mucho. No hace tantos años que el carbón era un ingreso considerable, una cifra activa en nuestra balanza de pagos, que no tardará en cambiar de signo.

Vista aérea de la mina «Emma»

Un panorama de la Holanda industrial que surge alrededor de los nuevos yacimientos carboníferos de Limburgo. Quince millones de toneladas anuales que cambiarán rudamente su fisonomía tradicional de país agrícola y ganadero—aquellos blandos paisajes de los polders y de las húmedas campiñas—en estampa fuerte de negros y rojos contrastes, de carbón y altohorno, visiones del Borinaje belga o del Langreo asturiano.

Holanda era hasta hace poco un buen mercado para el carbón inglés; pero estas condiciones han mudado en muy pocos años con las explotaciones de los yacimientos de Limburgo que la libran de aquella dependencia.



LOS PELIGROS DEL CARBÓN CARO

A la luz de estos hechos aparece evidente el peligro de una elevación de precios interiores, según las demandas y las fórmulas de los ponentes en las conversaciones que pretenden evitar la huelga de mineros.

El carbón, más caro, tenderá a estimular el uso de sucedáneos líquidos, acrecentará el consumo de concurrentes y apresurará la decadencia del carbón; por lo menos hasta que la combustión de carbones resulte más económica por el mejor aprovechamiento técnico, cosa posible, pero de ninguna manera fácil. Lo evidente es que el porvenir del carbón, la resistencia que le es dable utilizar y las armas que tiene a su alcance contra los productos que le disputan su campo de acción, es el precio bajo: la tendencia contraria traerá su ruina y su exclusión. Hay en la opinión pública una creciente simpatía por los obreros de las minas que ganan poco y rinden un trabajo rudo y una vida penosa; pero la realidad es más fuerte que cualquier otra sugestión, y es incontrovertible.

Si el carbón inglés quiere sobrevivirse, forzoso será que la industria se reorganice. Su posición, por ahora, no puede ser más precaria, ni sus horizontes más limitados.

Londres-Enero. R. W. JOHNSON.

LOS SUBSIDIOS A LA MARINA "TRAMP" Y LOS FLETES MINIMOS

Pocos negarán que el año 1935 haya sido uno de los más movidos en la dilatada historia de la Marina mercante de Inglaterra. Sólo un hecho justificaría aquel título: el experimento de la concesión de subsidios a los buques «tramps». Otro rasgo notable del año fué el comienzo de una cooperación entre los navieros—lo mismo extranjeros que nacionales, lo mismo buques «tramps» que «liners»—bajo la forma de estudios de fletes mínimos. Este último resultado fué en rigor consecuencia de los subsidios. Pocos, asimismo, se atreverían a negar que el resultado de los subsidios ha sido un éxito indiscutible.

El subsidio tenía un objetivo, según se había expuesto oficialmente: «procurar a la flota «tramp» inglesa una mayor demanda, a expensas de las flotas extranjeras subsidiadas». Que este objetivo se alcanzó, lo demuestra la memoria del Comité correspondiente, de la «Tramp Shipping Administration», que publicó su «Libro Blanco» en octubre pasado, donde se exponen, entre otras, estas conclusiones:

a) La Ley de Subsidios ha salvado, sin duda ninguna, a la navegación «tramp» de Inglaterra, del colapso.

b) Ha evitado su desplazamiento anormal, por el empuje de la competencia extranjera.

c) Ha aumentado el empleo de buques y de tripulaciones inglesas.

d) Ha restaurado la confianza en esta industria.

Otra conclusión sentada en la Memoria referida es que el subsidio ha capacitado a esa actividad para el establecimiento de fletes mí-

nimos. «La fuerza motriz del sistema, aplicada a los navieros británicos, ha sido, sin duda, la de los subsidios».

Todos estos extremos son, sin disputa, ciertos y evidentes.

INICIATIVA DE LOS ARMADORES GRIEGOS

El origen inmediato del primero de esos compromisos de fletes—el que se estableció en el mercado del Plata—fué el acercamiento de los navieros griegos, que siguen en orden de importancia a los ingleses en ese mercado, al Comité administrativo de la Navegación Tramp. Los navieros griegos se dieron pronto cuenta, que una tentativa fructuosa para la elevación de los tipos de fletes iría en su beneficio y, además, les libraría de los efectos de una aguda competencia de los ingleses, protegidos ahora por los subsidios, que serían cada vez más fuertes, según la depresión se acentuara.

Los compromisos de fletes mínimos se establecieron en estos importantes mercados, a saber: los retornos del Plata, mercado exterior de carbones norteamericano, retornos de granos y mercados australianos.

Los compromisos no pudieron, claro es, crear empleo y demanda donde no la había, y durante los períodos de estancamiento, los buques se veían obligados a aguardar, vacíos en los puertos del Plata y en Australia, a veces semanas enteras, antes de que sus armadores hallaran fletes al tipo mínimo establecido; otros abandonaron aquellos puertos en lastre, buscando empleo en sectores más favorables.

LOS COMPROMISOS EVITARON QUE LOS FLETES SE DEPRECIARAN MÁS TODAVÍA

La debilidad de aquellos mercados, antes de los proyectos de fletes mínimos, y particularmente la de los de Oriente, demuestra que, a no haber sido por aquéllos, el tipo de fletes durante el año 1935, hubiera descendido por debajo del que rigió prácticamente.

Sin embargo, el año pasado no ha estado desprovisto de rasgos de firmeza en absoluto, y esos hay que atribuirlos a la guerra italoetiópica. Primero, por la retirada de los «tramps» italianos de los mercados del comercio normal; después, por la mayor demanda de ese género de unidades para el transporte de granos a las tropas expedicionarias de Eritrea y Somalia. Finalmente, el miedo de una guerra general, como derivación de la guerra de África, produjo una reanimación de las actividades que se convirtió en una elevación de fletes, en octubre último, a un nivel al que no había llegado desde hacía muchos años. Claro que como aquellos temores no se confirmaron, las medidas de precaución a que condujeron provocaron a una reacción que debilitó los tipos de flete en los meses de noviembre y diciembre.

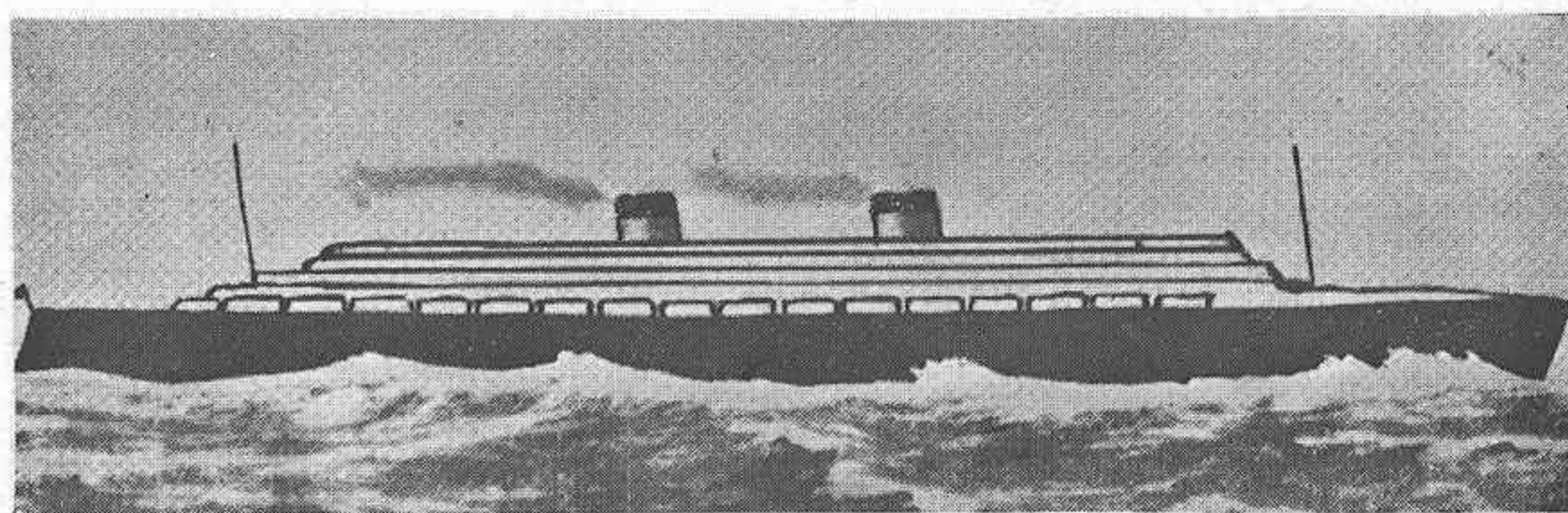
A fines de año, la acción del Gobierno argentino, elevando repentinamente los precios mínimos de los trigos y de las semillas de lino, ocasionó una dislocación completa de los principales mercados y las perspectivas para el año actual se oscurecieron bastante.

LOS MERCADOS EN PARTICULAR

El mercado del Plata, sostuvo su tradicional importancia de ser la principal corriente de empleo para la navegación «tramp»; pero

el número de buques fletados fué aquí un centenar menos que el año anterior. La causa hay que buscarla en la reducción de la demanda de granos en Europa y en la circunstancia de que la misma Francia se haya visto obligada, por la crisis agrícola, a convertirse, temporalmente, en país exportador de granos.

Estos factores se compensaron, en parte, por la demanda norteamericana de maíz que empleó muchas unidades en el tráfico del Plata al Golfo, a St. Lawrence y Pacífico, en



Fotografía del boceto de uno de los grandes paquebotes trasatlánticos cuya construcción se está estudiando en los Estados Unidos. El coste de cada uno de estos barcos se cree ascenderá a 50 millones de dólares, pretendiéndose estén listos para realizar el servicio regular de pasajeros y turistas entre América y Europa en 1939. Cada barco será de cien mil toneladas y desarrollará una velocidad de 34 nudos.

muchas ocasiones del año. La desastrosa situación que se produjo hacia el mes de febrero, en que los tipos de fletes llegaron a caer hasta 11/6, de los puertos más adentrados del Río hasta R. U. y Continente, fué la causa inmediata de la adopción de los compromisos de fletes mínimos que señalaron las cotizaciones gradualmente hasta 16/6 para buques de más de 5.500 tons. Esta cifra no se alteró hasta octubre, en que se consideró viable elevarla hasta 17/9. Estos fletes mínimos fueron, con alguna frecuencia, rebasados.

En marzo se estableció el cuadro de fletes mínimos para el tráfico del St. Lawrence, carbones y granos — retornos —. Para el tráfico exterior de carbones se señaló el flete mínimo de 6/3, y más tarde, se extendió a todos los puertos carboneros del Continente y hasta del Mar Negro, y a todos los puertos de descarga canadienses y del Atlántico yanqui; la tasa señalada pudo elevarse también en 1/— por tonelada.

Para granos, el tipo mínimo fué de 1/6 por qr., con extras de 1 1/2 d para buques mayores de 25.000 qr. y un exceso de otro 1 1/2 d, como seguro de invierno. En agosto, la sección de retornos se extendió hasta incluir todos los puertos de carga del Norte de EE. UU. y hasta Halifax y San Juan. En octubre la tasa se elevó en 3 d por qr.

La exportación de hierro-desguace fué el rasgo principal de los puertos yanquis del Atlántico. Se hicieron embarques considerables durante todo el año a Italia, Reino Unido y Japón, y en menores cifras a Rumanía, Polonia y España.

Durante el período enero a agosto, la demanda de Vancouver a Europa fué muy escasa, y los embarques se redujeron a los de los «liners», que aceptan tipos muy bajos para asegurarse los completos. La demanda mejoró en setiembre y los tipos se elevaron algo, alcanzando como máximo 23/— en octubre, y declinando luego hasta 20/—. Una segunda recuperación se produjo en diciembre, elevando los tipos a 21/—.

Los cargadores de maíz de Africa del Sur fletaron unos cuarenta buques a Europa y Canadá en los primeros nueve meses del año, y también se hicieron fletamentos de azúcar para Canadá. Los embarques de carbón de Durban al Africa Oriental, Mar Rojo y Oriente, absorbieron la suma total del tonelaje.

La indecisión de los mercados orientales fué mayor que el año anterior. A princi-

pios de 1935, las operaciones fueron bastante activas; pero pronto sobrevino una severa contracción de la demanda a consecuencia de distintas circunstancias, como las restricciones alemanas a la importación de petróleo, dificultades en el tráfico maicero francés, unido todo a una pesada acumulación de tonelaje; llegaron a darse fletes de 13/9 desde Dairen, cosa nunca conocida.

Antes de la fijación de fletes mínimos en los mercados australianos habían caído éstos a 22/—, cereales en sacos, de Australia a Europa, el tipo más bajo que se ha dado en la post-guerra. Los acuerdos elevaron los fletes en tres etapas. Los meses más activos y de cotizaciones más remuneradoras fueron setiembre, octubre y noviembre. En la última quincena del año hubo también una demanda que refluyó sobre esta zona, llegando a hacerse en dos días hasta 22 fletamentos, es decir, más del total de cada uno de los meses del año, excepto los señalados.

El carbón pagó fletes ligeramente más altos, en las salidas del R. U. y puertos Continentales en general. Un rasgo característico del año fué la transferencia definitiva del mercado italiano, consumidor tradicional de Inglaterra a los exportadores polacos, belgas y alemanes, y consecuentemente a la marina de estos países; circunstancias determinadas principalmente, por las dificultades de moneda y créditos.

J. THOMPSON.

Londres-Enero.

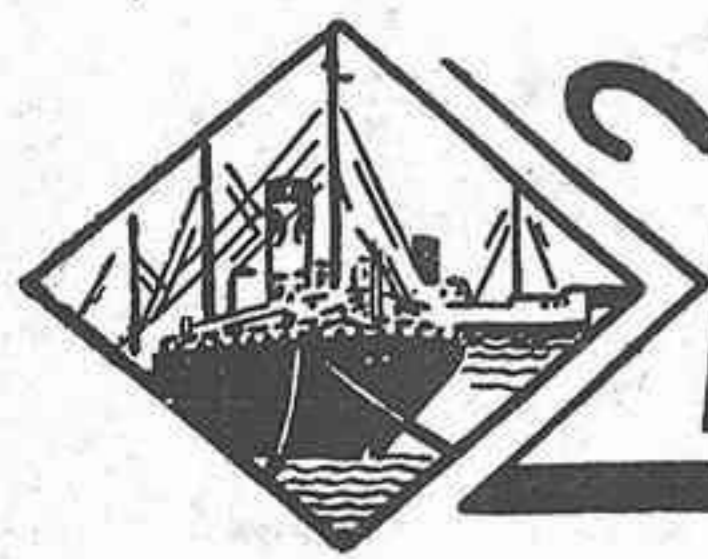
ANTONIO SUARDIAZ VALDÉS

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



Durante la primera quincena de enero, la demanda ha sido regular para los buques de porte inferior a 500 toneladas, los cuales encontraron fácil colocación para viajes a puertos de Galicia y Cantábrico. Bien es cierto que la mayoría de estos barcos se hallan todavía muy retrasados en el cumplimiento de sus anteriores compromisos, ya que los temporales volvieron a producirse en las pasadas semanas, ocasionando sensibles detenciones y arribadas a puerto a tales buques, principalmente. Debido a esto es por lo que no abunda el tonelaje de referencia, pues de otro modo, no cabe duda que daría lugar a disponibilidades del mismo, dado que la demanda, como antes decíamos, no es más que regular y sin prisa de los fletadores a cerrar operaciones.

Para los sectores Sur y Mediterráneo los requerimientos continúan bastante flojos, sin

que la entrada de nuevo año haya sido motivo para que aparezcan órdenes suficientes para que animasen el mercado. Los pedidos, cuando se presentan, son por lo general para buques de tonelaje mediano y principalmente para bodegas, como viene ocurriendo con la demanda para Barcelona.

No ofrecen alteración los tipos de flete, cuyas cotizaciones continúan sostenidas en los precios anteriores. Únicamente para barcos de porte reducido y para pequeños puertos, suelen concertarse operaciones algo mejoradas.

En el mercado de retornos la demanda es bastante limitada, por lo que no pocos buques han de regresar en lastre a estos puertos. Sólo hay regular solicitud de tonelaje para cargar en puertos de Galicia madera de minas y alguna demanda para pequeñas partidas de cemento.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

Pasajes.....—Vp.	500 ts.	Ptas. 14,—	Langreo
San Sebastián...— »	210 ts.	» 15,—	Id.
Zumaya.....— »	250 ts.	» 15,—	Id.
Deva.....— »	170 ts.	» 17,—	Id.
Bermeo.....— »	130 ts.	» 16,—	Id.
Bilbao.....— »	250 ts.	» 9,50	Id.
Id.....— »	800 ts.	» 9,—	Id.
Colindres.....— »	160 ts.	» 15,—	Id.
Santander.....— »	620 ts.	» 8,—	Id.
Coruña.....— »	300 ts.	» 11,—	Id.
Vigo.....— »	400 ts.	» 14,—	Id.
Huelva.....— »	1.500 ts.	» 14,—	Norte.
Cádiz.....— »	800 ts.	» 15,—	Id.
Motril.....— »	2.600 ts.	» 13,—	Langreo
Cartagena.....— »	900 ts.	» 14,—	Id.
Barcelona (2 bod.)— »	2.000 ts.	» 13,50	Norte.

AVILÉS a

Pasajes.....—Vp.	400 ts.	Ptas. 14,—
Santander.....— »	250 ts.	» 10,—
Huelva.....— »	1.500 ts.	» 14,50
Barcelona.....— »	4.500 ts.	» 14,—

S. E. de PRAVIA a

Pasajes.....—Vp.	900 ts.	Ptas. 10,50
Id.....— »	500 ts.	» 12,—
Bilbao.....— »	3.000 ts.	» 7,—
Coruña.....— »	300 ts.	» 11,—
Corcubión.....— »	480 ts.	» 13,—

RETORNOS:

Bilbao-Musel.....—Vp.	900 ts.	mineral	Ptas. 5,—
Bilbao-Gijón.....— »	170 ts.	abono	» 9,—
Bilbao-Gijón.....— »	120 ts.	cemento	» 8,50
Requejada-Gijón...— »	200 ts.	sosa	» 8,50
Villagarcía-Musel...— »	400 ts.	pinos	» 9,—
Puentedeume-Musel..— »	210 ts.	»	» 11,—
Rotterdam-Musel...— »	1.400 ts.	chatarra	Cholines 12/—



MERCADO DE CARBONES



Tan pronto como los almacenistas de carbón cesaron en su apresurada demanda para retirar, dentro del mes de diciembre, el resto de los cupos asignados para el año pasado, este mercado ha vuelto nuevamente a la desanimación acostumbrada y, como desde muchos meses atrás, la falta de pedidos es ahora muy considerable e inferior a la producción de las minas, a pesar de la forma restringida en que la generalidad de éstas trabajan, para impedir mayor acumulación de existencias.

Como en fechas anteriores, los compradores de carbón abundan para las galletas, que hasta ahora tienen regular salida, aunque no la suficiente para carecer de existencias que en la actualidad son superiores a 30.000 toneladas. La demanda para granzas y menudos es bastante floja y todavía lo es más para los cribados, que siguen teniendo grandes dificultades para su colocación. Sus existencias no sufren descenso alguno y como en la quincena pasada están representadas en 50.000 toneladas. Ello ha dado lugar a que una de las más importantes Empresas mineras de esta región, ante la imposibilidad de dar salida al «stock» de cribados de que dispone, haya dispuesto la trituración de los mismos para obtener clases de tamaño inferior y, por lo tanto, de mejor venta en las circunstancias actuales del mercado. Claro es que esto, aparte del gasto que pueda significar, será una nueva pérdida para la Empresa, puesto que tal medida dará lugar a que se clasifiquen tamaños de más bajo precio que los fijados para cribados; pero será la única forma para deshacerse de éstos.

La Sociedad Fábrica de Miéres, ante las existencias de que dispone en sus explotaciones del concejo de Quirós y lo costosas que resultan las mismas, ha dispuesto la paralización de aquellos pozos, con el despido de unos 200 obreros mineros, los cuáles hacen

gestiones para llegar a la explotación colectiva. Otras empresas hulleras reducen sus labores en todo lo posible a fin de evitar el aumento de los «stocks», que ya congestionan casi todas las plazas de las minas, mientras que la perspectiva de una mejor colocación de los carbones es cada día menos favorable.

Como puede verse, la situación de la industria hullera es sumamente crítica en los meses del año en que el consumo de carbones suele ser más intenso, lo que no deja de preocupar a los patronos mineros, pensando en la gravedad que esta situación revistirá así que transcurra el invierno, de no poner el Gobierno medidas que lo eviten.

En la primera decena de enero, los embarques de carbón fueron bastante activos por el puerto de Gijón-Musel, donde se cargaron 47.757 tons.; no así por los puertos de Avilés y San Esteban de Pravia que experimentaron un sensible descenso, quedando reducidos a 9.757 y 17.013 tons., respectivamente.

El número de buques sometido a los turnos es regular por los cargaderos del f.c. de Langreo, suponiendo los despachos de 5 a 10 días de espera, según atraque a que estén sometidos. Por los del Norte se hacen algo más breves las estancias en puerto.

Los precios para suministro de carbones a las industrias obligadas son así:

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

Para los consumidores libres rigen cotizaciones con una baja de 3 a 6 pesetas, según clases que demanden y circunstancias de cada mina.



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

El rasgo más saliente de la quincena ha sido la excesiva quietud de los mercados de retorno, especialmente en lo que se refiere al del Plata. Escasea la demanda europea de trigo y maíces; son muchos los buques inactivos que aguardan la carga inutilmente y serán más, todavía, a fines de este mes, pues las actuales condiciones se extremarán de aquí a entonces. En cambio, hay mejores notas que registrar, en el Norte, especialmente en los puertos de la zona del Pacífico. Los mercados orientales presentan también un aspecto más satisfactorio.

El mercado del Plata está bosquejado en sus rasgos más salientes en la anterior impresión general. Apenas hay transacciones, por la contracción de la demanda para sus productos característicos. Se hacen fletes de San Lorenzo a Los Angeles y zona de Vancouver, buque de 6.500 toneladas, febrero 10 al 20, cargamento de granos, al tipo de 14/9. De San Lorenzo a puertos a elegir del R. U., para la misma fecha, buque de 7.200 tons., a razón de 17/9.

En el sector norteamericano la demanda es variada y relativamente activa, desde los granos de Montreal hasta el tonelaje de desgua. Hay cierta animación entre los cargadores de nitratos, y se fleta desde Hopewell al Mediterráneo español, incluso Sevilla, buque de 5.500 tons., febrero 5, a razón de 3,25 dólares, con un extra de 10 centavos, de uno a cuatro puertos más de descarga.

Es buena, en general, la situación de los mercados de Oriente; existe una creciente demanda cerealista en sus principales zonas. Lo que aparece más flojo es la demanda de los cargadores de soja. Se hacen operaciones de Sidney al R. U. y Continente, buque de 7.500 toneladas, trigo a granel, marzo 15 al 28, a razón de 24/6.

CARBONES

La actual situación de expectativa porque atraviesan la mayoría de los mercados ingleses de carbón, se refleja también en el de Cardiff, favorablemente afectado por aquellas circunstancias de una demanda muy activa que quiere prevenirse contra los riesgos de una paralización implícita en la huelga que se anuncia como posible. Es también la renovación del tratado de comercio con Irlanda y una coincidencia circunstancial de mejor demanda en el exterior lo que influye favorablemente sobre las condiciones generales. Hay escasez, sobre todo, de menudos lavados, tienen una firme demanda los coques que alcanzan buenos precios, se cotizan bien, asimismo, aglomerados y no hay variaciones para la madera de mina.

Otro tanto que para el anterior, podría señalarse, pues se trata de circunstancias generales, para el mercado de Swansea. Únicamente en las clases inferiores de la antracita hay una demanda menos viva. Los cribados tienen precios altos; granzas, cortados a máquina, han llegado a escasear de tal forma que no pueden obtenerse muchos días. Carbones de vapor aparecen bien situados y «bunkers» tienen precios que tienden al alza.

En el mercado de Newcastle no han variado las condiciones anteriores que señalábamos. Menudos de vapor tienen activa demanda y mantienen sus precios. Escasean los coques y los «bunkers» tienen precios elevados. Los Tyne, variedades superiores y otros menudos, tienen una oferta inferior a los requerimientos del mercado, algunos días. El tono en general para los precios es de firmeza.

Tampoco hay en el sector de Glasgow nada que se aparte de nuestra impresión de hace quince días. Son poco activas las condiciones del mercado, por la escasez de las existencias. En general se mantienen los precios anteriores.

FRANCIA

Hay en Francia una tirantez muy marcada y un conflicto de intereses entre productores mineros e importadores. A pesar de que la producción es inferior al consumo, existen empresas víctimas de apuros y de la depresión circunstancial y existe un número crecido de obreros sin trabajo que reclama contra la importación de carbones exóticos. A fines de año se habían reducido los contingentes de entrada de carbones, después volvieron a restaurarse en su cifra primera, pero el Ministro, atendiendo a la situación de la industria minera nacional, ha prometido volver a la reducción. En la cuenca del Isère se produjo estos días una huelga por haber pretendido rebajar las empresas los salarios en un 6 por 100. Hasta ahora existen unos 2.000 hombres en huelga, en las minas de antracita principalmente.

BÉLGICA

El presidente de la Cámara de Comercio de Amberes, en su discurso-memoria anual ante los miembros de aquélla, ha manifestado

que era necesario reducir los precios actuales de los carbones. «No hay razón — dice — para que las empresas mineras no tengan otros medios de encauzar la producción que encarecer los precios, a cada demanda obrera que se les plantea».

ALEMANIA

La situación en el mercado carbonero del Rhur no ha experimentado variaciones en este último mes manteniendo estable su cifra de producción. Se han reducido las exportaciones a Italia mientras no se fijen condiciones de seguridad en los cobros. Las exportaciones a Francia, Bélgica y Holanda continúan dentro de los límites señalados por los contingentes. En el interior la demanda es muy buena, a pesar de la tibieza de la temperatura. Los ferrocarriles nacionales anuncian que en el 1935 aumentaron su consumo de carbones hasta 13.800.000 tons., es decir, un millón más que el año anterior. La producción minera en general aumentó en el año y los stocks acumulados disminuyen.

INGLATERRA

PRECIOS DE CARBONES PARA EXPORTACIÓN
SWANSEA

Antracita gruesa superior.....	36/6 a 40/
Antracita gruesa corriente.....	26/6 a 34/
«Cobbles» cortados a máquina...	35/ a 51/

NEWCASTLE

Superiores de vapor.....	15/6 a 16/6
Menudos de Tyne.....	11/

CARDIFF

GRANOS

Almirantazgo superior.....	19/4 ½ a 19/6
Almirantazgo corriente.....	19/ a 19/4 ½
Corrientes Cardiff.....	18/3 a 18/6
Secos superiores.....	19/ a 19/3
Secos corrientes.....	17/9 a 18/3

MENUDOS

De vapor, superiores.....	13/ a 14/
Buenos para consumo.....	12/6 a 13/
Buenos para carga.....	11/6 a 12/6

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**

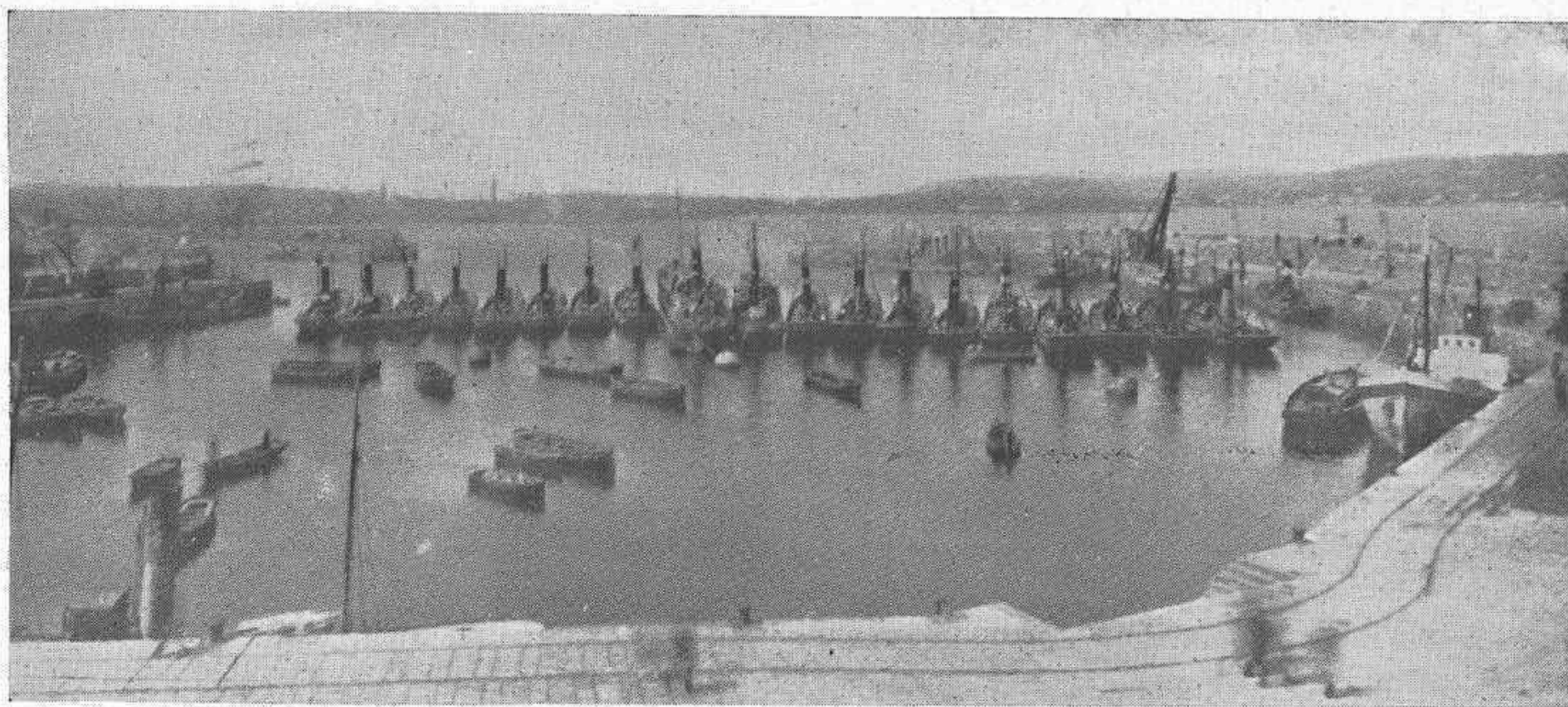
Teléfono 1524 :-: Dirección telegráfica y telefónica: **SINDULLERO**

IMPRESIONES DEL AÑO 1935

LA INDUSTRIA PESQUERA

Para todas las artes de pesca, pero principalmente para las «parejas», el año pasado fué de malos resultados, aunque no tanto como en la cuantía que lo fueron sus últimos cuatro antecesores. Sin embargo, todavía en 1935 la pesca ha sido bastante escasa y más aún en

Para mayores males, la costera de bonito de 1935 fué también bastante mala. La pesca de este pez es base fundamental del negocio de la mayor parte de los armadores modestos del Cantábrico, quienes, por cierto, fueron los que peores resultados obtuvieron en dicha



las especies de buena calidad. Una excepción puede hacerse de este resultado desfavorable en lo que concierne a los «trawlers», únicos rastros que obtuvieron algunos beneficios. Esta modalidad de pesca vuelve nuevamente a resurgir en todo el litoral con bastante auge, viéndose cada día a los armadores más propicios para adoptar este arte de pesca.

La costera de invierno se caracterizó por las flojas caladas y falta de merluza y pescadilla de tamaño grande. Otro tanto ocurrió en la temporada de Irlanda, que fué la peor registrada desde que la flota pesquera española acude a aquellas playas. Tan es así que muchos armadores dejaron de mandar sus barcos, en pleno verano, a dichos caladeros, y otros, con la experiencia de anteriores costeras, ni intentaron que acudiesen allí.

costera. El bonito estuvo la mayor parte del tiempo alejado de esta costa, siendo preciso recorrer muchas millas hasta dar con él, lo cual produjo un gasto considerable de combustible y hielo, que mermó enormemente las posibles utilidades que podrían haberse obtenido, si las capturas hubieran sido sin estos grandes recorridos. Por otra parte, los precios que rigieron para el bonito durante toda la costera fueron muy bajos, tan bajos que ya hacía muchos años no se llegaban a registrar cotizaciones así.

Una nota optimista para la industria pesquera, que hemos de registrar como un pequeño alivio a su grave problema, es la reapertura dominical de los mercados centrales, aun excluido el de Barcelona, donde no se cumple la Ley. Esto contribuyó conside-

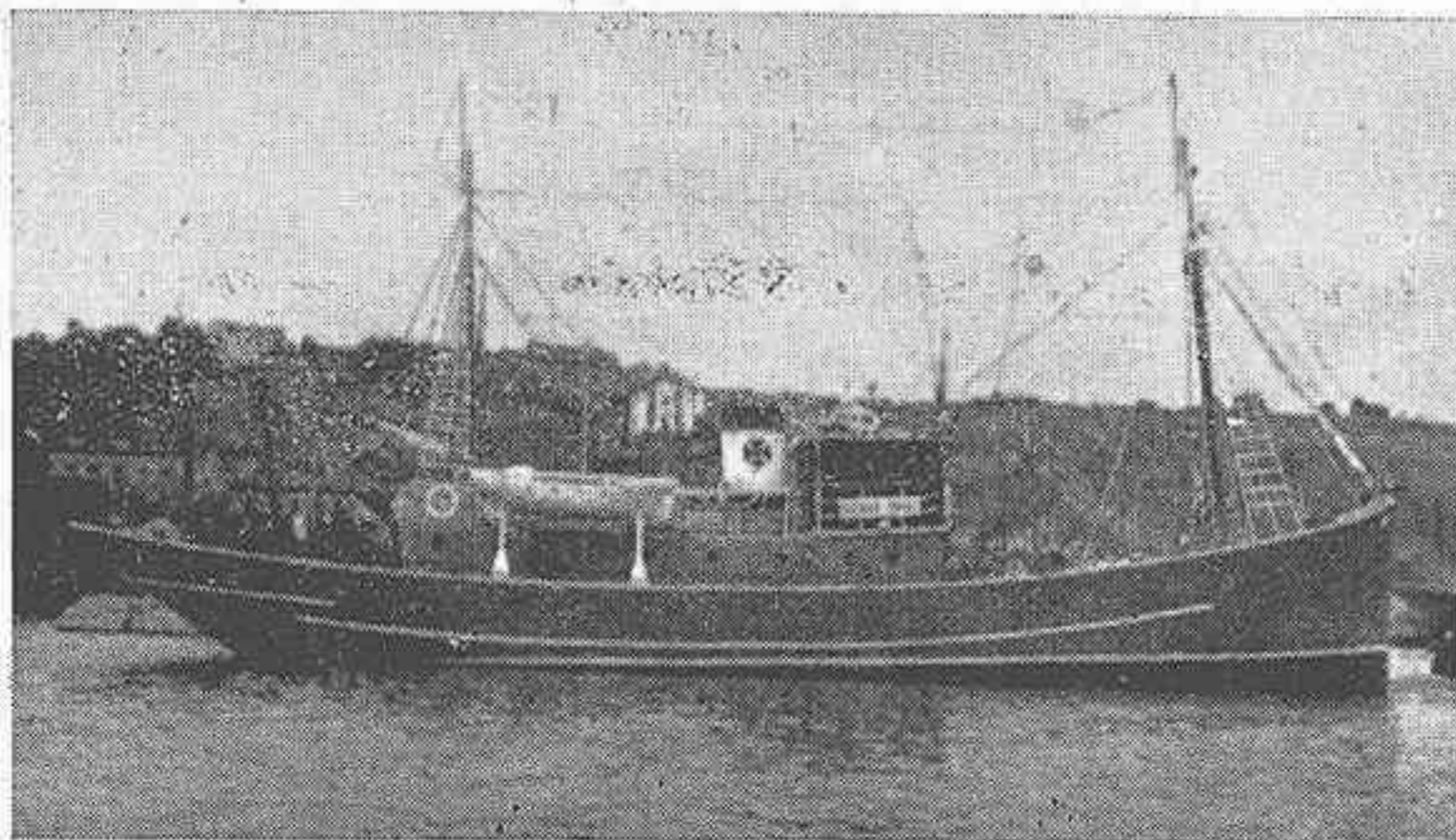
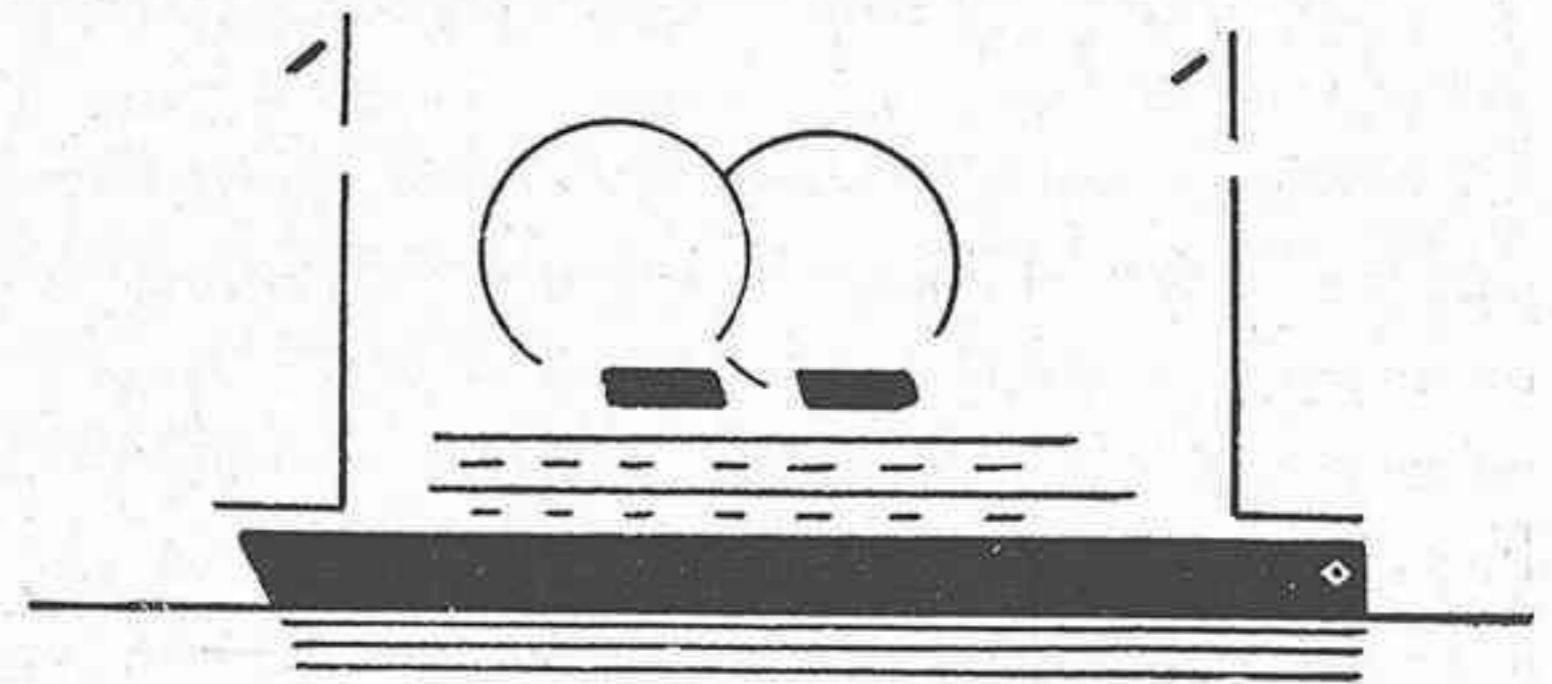
rablemente a asegurar una mayor demanda de pescado y, por ende, a evitar el envilecimiento de los precios en muchas ocasiones.

Otro hecho halagüeño que tenemos que señalar, como contrapartida de la crónica tan poco favorable del año último para la industria pesquera nacional, son las primas al desguace. No significa esta legislación la verdadera necesidad y aspiración de la industria, pero sí parece ser el comienzo de una preocupación de los Poderes públicos hacia los graves problemas planteados en el litoral español. Su reglamentación está siendo muy discutida, ya que tiene el defecto de no haber sido estudiada convenientemente, y este defecto resalta sobremanera al haber dado a la Ley un giro erróneo, cual es el de fomentar la competencia dentro de la industria, aumentando la producción y no orientándola hacia el mayor consumo, problema fundamental de la crisis que atraviesa.

Cada día se pesca más, pero el mercado nacional no aumenta su capacidad de absorción, ni siquiera la sostiene para que los pescadores puedan colocar, a precios remuneradores, el total de pesca capturada por nuestra flota, constituida en su mayoría por buques en condiciones de eficiencia. Nuestros mercados del exterior se encuentran virtualmente cerrados ante la barrera de contingentes establecidos por los países vecinos, y he aquí por qué se da el peregrino caso de que a pesar de extraerse del mar mayor cantidad de pesca que nunca, el negocio resulte ahora ruinoso.

Si nuestros Gobiernos tuvieran más en cuenta a la industria pesquera, en el momento de concertar los Tratados de comercio, no se daría lugar a esto. Para que los millones invertidos en constituir una flota pesquera de altura de las mejores del mundo, como es la española, no se pierdan y arrastren a la ruina a quienes se han estorzado en constituir la — sin protección alguna y saneando nuestra economía —, es preciso que pueda exportarse el excedente de la producción; pero lamentablemente cada vez vemos más lejanas estas posibilidades. Mas si esto no puede conseguirse, el Estado tiene en sus manos el modo de aumentar el consumo nacional. Para ello bastaría obligar a las empresas ferroviarias a transportar la pesca, desde los puertos a las zonas de consumo, en trenes rápidos y con tarifas económicas; imponer en cuarteles y cárceles el consumo de este alimento tres o cuatro veces por semana y, por último, colaborar con los organismos pesqueros para efectuar una intensa propaganda, dando a conocer las excelencias del pescado como comida sana y barata, haciendo resaltar que de esta industria dependen muchos miles de familias.

PISCIS.

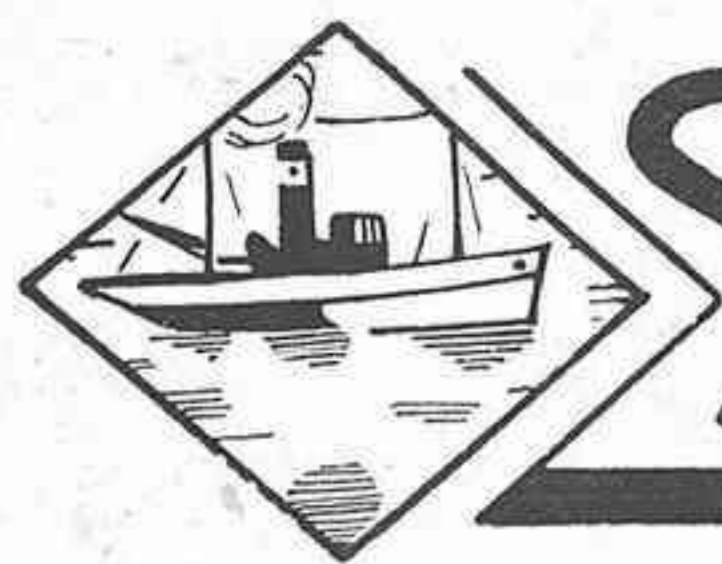


LA CONSTRUCTORA GUIPUZCOANA S. A.

Pasajes de San Pedro

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE
BUQUES, MAQUINAS Y CALDERAS

PROYECTOS Y PRESUPUESTOS
GRATUITOS



SECCIÓN DE PESCA



ABUNDANCIA; PERO DE
INFERIOR CALIDAD :—:

La primera quincena del año ha sido de capturas abundantes, descargándose en este puerto, casi todos los días, buenas cantidades de pescado. Mas a pesar de esto, no se han registrado rendimientos para la industria, ya que las especies cogidas fueron, en su mayoría, de inferior calidad: panchos y, sobre todo, chicharros. La merluza, pescadilla y besugo escasearon considerablemente, incluso hasta para los «bous», que en esta quincena estuvieron poco favorecidos en las capturas de merluza.

Las lanchas dedicadas a la de sardina trabajaron con poca suerte; no así los vaporcitos «palomeros» que pescaron bastante bien.

Como en quincenas anteriores, tampoco en la primera de enero permitió el estado del tiempo que las faenas pesqueras se realizasen con normalidad. Los temporales volvieron a recalar por esta costa perdiéndose algunos días de calar, especialmente para las parejas pequeñas.

Los precios, altos para las especies superiores, que, como decimos, escasearon; pero las que se dieron en abundancia, tuvieron cotizaciones bajas en todo momento.

Promedio de precios en las ventas de pescado en la Rula de Gijón, desde el 26 de Diciembre de 1935 al 10 de Enero 1936

CLASE DE PESCA	26	27	28	30	31	1	2	3	4	6	7	8	9	10
Merluza.....	4,—	4,09	4,39	4,50	5,10	»	4,80	5,—	4,79	5,—	4,39	4,—	3,89	3,39
Pescadilla....	1,77	1,50	1,47	1,10	1,61	»	1,48	1,77	1,28	1,28	1,60	1,29	1,45	1,26
Besugo.....	2,52	2,26	2,79	2,79	3,—	»	2,29	»	3,—	2,59	2,20	2,39	2,29	2,09
Gallos.....	1,40	1,30	1,32	1,12	1,44	»	1,51	1,72	1,46	1,24	1,25	1,15	1,18	1,08
Salmonetes...	3,93	2,93	3,05	3,—	3,—	»	2,88	3,62	2,79	2,85	3,—	2,59	2,79	2,59
Calamares....	2,33	»	»	»	»	»	2,69	3,25	2,56	2,80	3,06	1,50	3,—	»
Potas.....	1,11	1,—	0,91	0,92	1,—	»	0,89	1,—	»	0,91	0,76	0,95	0,94	0,98
Matute.....	0,68	0,45	0,59	0,50	0,53	»	0,50	0,55	0,50	0,50	0,43	0,50	0,36	0,50
Pelao.....	0,65	0,38	0,56	0,50	0,41	»	0,54	0,50	0,50	0,50	0,36	0,50	0,33	0,50
Sardinias.....	0,50	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Panchos.....	»	1,21	1,76	2,—	1,39	»	1,39	1,75	1,29	1,39	1,37	1,19	1,16	1,19
Congrio.....	»	2,—	»	1,89	2,41	»	2,—	»	2,29	2,19	2,10	2,19	2,33	2,29
Abadejo.....	»	2,—	2,09	2,05	2,05	»	2,21	»	2,56	2,06	»	1,57	2,—	1,49
Barbadas.....	»	1,09	1,—	0,91	»	»	1,—	»	1,02	»	1,10	1,—	1,—	0,92
Almejas.....	»	0,90	0,97	0,94	0,89	»	0,72	»	0,39	»	0,95	0,81	0,67	0,62
Chicharro....	»	0,40	0,30	0,29	0,39	»	0,35	»	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,29
Mero.....	»	»	3,16	2,75	»	»	2,90	»	2,78	2,78	»	2,66	»	2,50
Congria.....	»	»	»	1,48	»	»	»	»	2,—	»	»	»	»	1,46
Palometa.....	»	»	»	0,71	0,63	»	»	»	»	0,72	»	0,64	0,50	0,44
Gallapotas...	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,60	»	2,29	»	1,50
Reyes.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,50	1,38	1,50

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

MUSEL

Movimiento habido en los turnos para la carga de carbón por estos

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====				
17 Dicbre.	31 Dicbre.	Maruja y Aurora	6.500	Barcelona.
23 id.	4 Enero.	Compostela	1.900	Cádiz.
31 id.	cargando	R. Alonso R.	4.800	Barcelona.
10 Enero.	esperando	Elanchove	7.000	Id.
10 id.	»	Ciaño.	2.550	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
23 Dicbre.	28 Dicbre.	Llodio	900	Bilbao.
23 id.	4 id.	V. Ruiz Senén	5.750	Barcelona.
27 id.	7 id.	Udondo	3.750	Id.
4 Enero.	cargando	Sac 5.	3.500	Bilbao.
10 id.	esperando	Ciaño.	5.000	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
19 Dicbre.	26 Dicbre.	Ulía	2.100	Vallcarca.
23 id.	28 id.	Sac 9.	4.000	Huelva.
23 id.	4 id.	Udondo	6.750	Barcelona.
2 Enero.	7 id.	Sotón	700	Pasajes.
6 id.	9 id.	Llodio	900	Bilbao.
9 id.	cargando	Mari Elena	540	Id.
9 id.	esperando	María Amalia.	830	Vigo.
10 id.	»	Sama.	1.000	Bilbao.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
23 Dicbre.	26 Dicbre.	Alejandro	400	San Sebastián.
23 id.	28 id.	Astillero	480	Bilbao.
26 id.	2 Enero.	Caranza	550	Cádiz.
30 id.	3 id.	Hernani	420	San Sebastián.
3 Enero.	6 id.	Alejandro	400	Zumaya.
6 id.	9 id.	José María	500	Pasajes.
6 id.	cargando	Suevia	400	Vigo
9 id.	esperando	Iciar	620	Santander.
10 id.	»	M. Junquera	620	Bilbao.

- GIJON

puertos desde el 25 de Diciembre de 1935 al 10 de Enero de 1936

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
30 Dicbre.	30 Dicbre.	Mina Carrio	1.100	Santander.
2 Enero.	3 Enero.	V. de Chávarri	4.600	Bilbao.
5 íd.	7 íd.	Mina Carrio	3.600	Valencia.
8 íd.	9 íd.	F. L. de Ibarra	4.600	Id.
10 íd.	cargando	Víctor Chávarri	4.600	Tarragona.
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
17 Dicbre.	31 Dicbre.	M. y Aurora	500	Barcelona.
19 íd.	24 íd.	José S. Trevilla	260	Santander.
21 íd.	24 íd.	Cabo La Plata	2.630	Málaga.
23 íd.	28 íd.	San Eduardo	300	Vigo.
23 íd.	24 íd.	Mari Elena	540	Bilbao.
23 íd.	26 íd.	Mont Seny	800	Pasajes.
23 íd.	30 íd.	Astur	1.200	Bilbao.
23 íd.	28 íd.	Iciar	600	Santander.
27 íd.	2 Enero.	Jesús Antonio	1.500	Huelva.
28 íd.	28 Dicbre.	Mina Sorriego	160	Santander.
28 íd.	28 íd.	María Amalia	820	Coruña.
28 íd.	28 íd.	Iciar	610	Santander.
28 íd.	2 Enero.	Mariavi	340	Coruña.
28 íd.	2 íd.	Monte Faro	180	Id.
28 íd.	3 íd.	V. de Chávarri	4.600	Bilbao.
28 íd.	3 íd.	Sama	1.000	Id.
30 íd.	2 íd.	Iturri Ripa	380	C. Urdiales.
31 íd.	7 íd.	Ramón Alonso R.	1.800	Barcelona.
6 Enero.	9 íd.	C. Rezola 2	660	San Sebastián.
6 íd.	cargando	Astur	1.200	Huelva.
8 íd.	»	Galicia	150	Coruña.
10 íd.	esperando	Mari Begonia	420	Bilbao.
===== GIJON - DARSENA. — F. C. DE LANGREO =====				
23 Dicbre.	27 Dicbre.	Paco García	200	Santander.
23 íd.	28 íd.	Ana	300	San Sebastián.
26 íd.	28 íd.	Josefa Mari	230	Coruña.
30 íd.	3 Enero.	Amador	240	Id.
30 íd.	3 íd.	Dionisia	250	Bermeo.
31 íd.	4 íd.	Recalde	70	Ribadeo.
31 íd.	6 íd.	Lekeitiarra	220	San Sebastián.
6 Enero.	10 íd.	Vito	200	Id.
9 íd.	cargando	Paco García	200	Santander.
9 íd.	esperando	Mina Coto	350	Bilbao.
9 íd.	»	María Santiuste	500	Coruña.

A V I L E S

Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la 3.^a decena de Diciembre de 1935 y 1.^a de Enero de 1936

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Diciembre.				
17 Dicbre.	21 Dicbre.	Luis Adaro	3.233	Huelva - Sevilla.
18 íd.	21 íd.	Evaristo	8	Navia.
19 íd.	23 íd.	Aller	199	San Sebastián.
12 íd.	23 íd.	Lolina	115	Pasajes.
17 íd.	24 íd.	Alfonso Senra	4.393	Valencia.
23 íd.	24 íd.	El Gaitero	40	Luarca.
23 íd.	24 íd.	México	2	Navia.
14 íd.	26 íd.	Santiago López	3.805	Almería.
23 íd.	26 íd.	Pitas.	80	Vegadeo
25 íd.	26 íd.	Arnao	140	Requejada.
26 íd.	27 íd.	Melchuca.	7	Luarca.
24 íd.	30 íd.	Inocencio Figaredo	4.587	Barcelona.
18 íd.	30 íd.	Mieres	4.525	Id.
30 íd.	30 íd.	Lolina	400	Pasajes.
30 íd.	30 íd.	Chakartegui	6	Coruña.
30 íd.	30 íd.	Jone Miren	5	Id.
27 íd.	31 íd.	Ñake	2.280	Mahón-Tarragona
27 íd.	31 íd.	Inogedo	480	San Sebastián.
TOTAL...			24 605	
1.^a decena de Enero.				
1 Enero.	4 Enero.	José Tartiere	3.460	Barcelona.
4 íd.	4 íd.	Landro	141	Betanzos.
4 íd.	6 íd.	Antonieta	130	Ondarroa.
4 íd.	6 íd.	Arnao	64	Requejada.
4 íd.	7 íd.	Manuel	225	San Sebastián.
5 íd.	7 íd.	Lolina	400	Vigo.
6 íd.	7 íd.	José G. Trevilla	250	Santander.
5 íd.	8 íd.	Caruso	1.359	Pasajes.
8 íd.	9 íd.	Cabo Menor	120	Ferrol.
8 íd.	10 íd.	Luis Adaro	3.190	Sevilla.
7 íd.	10 íd.	Juanes	195	Zumaya.
10 íd.	10 íd.	Arnao	139	Requejada.
10 íd.	10 íd.	Nemrod	80	Marín.
10 íd.	10 íd.	Recalde	4	Vegadeo.
TOTAL...			9.757	

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

Relación del carbón embarcado por este puerto durante la 3.^a decena de Diciembre de 1935 y 1.^a de Enero de 1936

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Diciembre.				
20 Dicbre.	21 Dicbre.	M. de Urquijo	2.600	Bilbao.
21 íd.	22 íd.	Aurora	987	Id.
21 íd.	22 íd.	El Caudal	1.022	Id.
21 íd.	23 íd.	Iturri Ripa	390	Pasajes.
22 íd.	23 íd.	Juan Artaza	586	Id.
22 íd.	24 íd.	Jaime Girona	2.717	Bilbao.
23 íd.	25 íd.	B. Zorroza	2.456	Id.
25 íd.	25 íd.	Juanes	194	San Sebastián.
25 íd.	27 íd.	F. R. San Pedro	2.973	Bilbao.
25 íd.	27 íd.	Iñake	964	Tarragona.
25 íd.	27 íd.	Capricho	120	Ferrol.
28 íd.	28 íd.	Vito	186	Bilbao.
28 íd.	28 íd.	Mari Begoña	427	Id.
27 íd.	28 íd.	Aurora	969	Id.
27 íd.	28 íd.	Jaime Girona	2.811	Id.
28 íd.	29 íd.	Aller	200	Zumaya.
TOTAL...			19.602	
1.^a decena de Enero.				
29 Dicbre.	3 Enero.	M. de Urquijo	2.460	Bilbao.
31 íd.	3 íd.	Aurora	949	Id.
28 íd.	3 íd.	El Caudal	1.033	Pasajes.
29 íd.	3 íd.	Galicia	319	Id.
29 íd.	3 íd.	Margarita	324	Id.
30 íd.	3 íd.	Mont Seny	847	Id.
28 íd.	5 íd.	Mari Begoña	454	Bilbao.
4 Enero.	5 íd.	Asunción	200	San Sebastián.
5 íd.	7 íd.	M. de Urquijo	2.685	Bilbao.
5 íd.	7 íd.	Ana	293	Pasajes.
5 íd.	7 íd.	Aller	207	Zumaya.
31 Dicbre.	8 íd.	Briquetas Zorroza	2.349	Bilbao.
7 Enero.	9 íd.	Candina	3.426	Barcelona.
8 íd.	9 íd.	Astillero	487	Pasajes.
10 íd.	10 íd.	Aurora	980	Bilbao.
TOTAL...			17.013	

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 Diciembre de 1935 y 1.^a de Enero de 1936

		3. ^a DECENA	1. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.....	Turno 1. ^o	7.892,43	4.542,97
	Id. 2. ^o	5.433,03	9.144,39
	Id. 3. ^o	6.568,51	4.585,71
	Id. 4. ^o	1.662,01	1.701,40
	Grúas chicas.....	295,35	505,83
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.....	Cargaderos	18.053,60	24.842,84
	Grúas chicas.....	4.294,60	1.145,89
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C.	Cargaderos	2.244,95	958,83
	Muelles.....	323,00	329,00
Totales en las dos decenas.....		46.677,94	47.756,86
AVILÉS		24.605,00	9.757,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA		19.602,00	17.013,00

CEMENTOS FRADERA, S.A.

PORTLAND ARTIFICIAL LANDFORT



LANDFORT
VALLCARCA

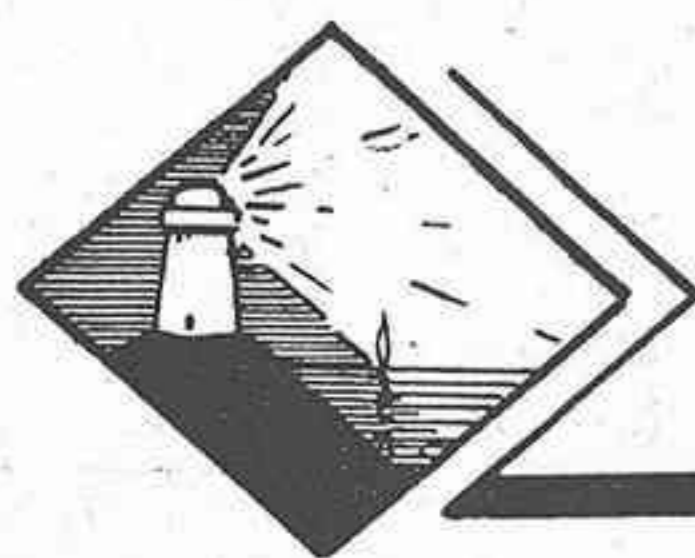
DESPACHO:

RONDA DE LA UNIVERSIDAD, 31

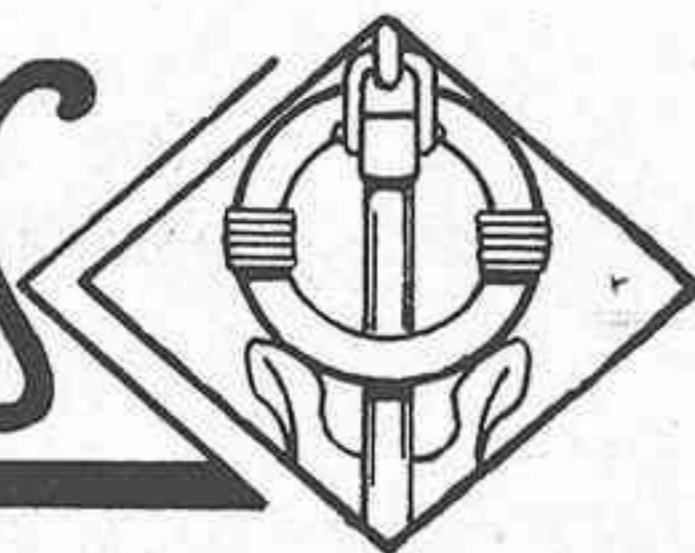
BARCELONA

Teléfono n.º 13067

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: "LANDFORT"



INFORMACIONES VARIAS



COMPRA-VENTA DE BUQUES

Vapor «Zabalbide», casco de acero. construido en el año 1922; de 3.038 tons. de registro bruto y 5.088 tons. d. w. Vendido por la Compañía Marítima Bilbao, a desguzadores escoceses.

NUEVO DIRECTOR GENERAL DE MARINA

El Gobierno acaba de nombrar para el cargo de Director general de la Marina civil y Pesca, a D. Jesús Martínez Cornecher.

Se trata de un cargo importantísimo para el desarrollo de una de las fuentes de riqueza que necesita más atención, y se espera con fundamento que así lo entienda el nuevo director general para poner de su parte cuanto sea posible al fin indicado.

LOS VALORES NAVIEROS

Durante la última quincena los valores navieros cotizados en Bolsa han estado en baja, como lo demuestra el que las acciones de Sota y Aznar cedan de 420 a 408; las Vascongadas han perdido dos duros; las Uniones bajan de 230 a 225; las Guipuzcoanas no variaron; las Nerviones bajaron de 500 a 490; las Mundacas de 17,50 a 10, y las Amayas quedan a 200. En general, la tendencia es vender este papel.

EL COMERCIO Y TRAFICO DE PESCA

Hemos recibido na Memoria editada por la Sección de Pesca de la Dirección General de la Marina civil titulada «El Comercio y Tráfico de la Pesca», de la que es autor don

Elías Andrés Soler, culto ingeniero industrial, adscrito a dicha Dirección General.

En este interesante folleto se refiere casi especialmente al negocio desarrollado en el mercado central de Madrid, con gran copia de datos que acreditan la inteligencia y capacidad del autor.

Felicitemos al Sr. Andrés Soler por esta obra que ha de quedar de consulta para cuantos quieran estudiar el negocio de la pesca en España, tanto en su aspecto económico como en el de tráfico.

CONVENIO HISPANO- INGLÉS SOBRE PAGOS

El día 8 del corriente se ha firmado en Madrid un Convenio con el indicado título, para regular las relaciones crediticias de ambos países. En adelante, los pagos a realizar por los distintos conceptos que requieren movimiento monetario, se efectuarán por medio del Banco Exterior de España y del Banco de Inglaterra, en los que se llevarán cuentas especiales de pesetas y libras esterlinas. Este sistema tiende a evitar los retrasos con que la Banca española venía atendiendo al cumplimiento de sus créditos en aquel país.

TABLAS DE MAREAS DE GIJÓN

El ingeniero-director de la Junta de Obras del Puerto de Gijón-Musel, don José de la Peña Gabilán, ha tenido la atención de enviarnos dos ejemplares de las tablas de mareas de este puerto para el año 1936.

Al acusar recibo de dichos ejemplares hacemos presente al Sr. De la Peña Gabilán nuestro agradecimiento.

EL TONELAJE AMARRADO

El examen de las estadísticas del tonelaje amarrado, aparecidas en distintas partes del mundo, revela que las últimas cifras, aunque referidas a fechas dispares, hacen un total para todo el mundo, de cinco millones de toneladas gruesas, comparadas con más de quince millones en octubre de 1932.

Los datos más recientes, por orden de importancia de tonelaje amarrado se detallan así:

Estados Unidos.....	2.395.000	tons.
Gran Bretaña.....	795.000	»
Francia.....	502.000	»
Italia.....	207.000	»
Grecia.....	185.000	»
Holanda.....	153.000	»
España.....	152.000	»
Alemania.....	150.000	»
Suecia.....	70.000	»
Noruega.....	44.000	»
Dinamarca.....	20.000	»
Japón.....	16.000	»
Indias Holandesas..	12.000	»
Otros países.....	240.000	»

Estos datos se refieren a resúmenes que aparecen a través del año pasado; algunos tienen hasta diez meses de retraso con respecto a la fecha de hoy; pero los datos que se formularan hoy, serían sin duda más bajos de los que aparecen aquí resumidos.

Y hay casos como Dinamarca, cuyos datos que totalizan 20.000 tons., son del uno de agosto. No hay datos posteriores por la razón de que el tonelaje amarrado ha desaparecido allí totalmente. El tonelaje amarrado en Alemania, Italia y Grecia ha disminuído, sin género de dudas. En cuanto al que aparece en la rúbrica de Estados Unidos, es tonelaje viejo e inútil que, por sus especiales circuns-

tancias, no volverá nunca a hacerse a la mar. Lleva amarrado muchos años y no es más que inútil chatarra.

DISMINUYE EL TONELAJE

AMARRADO EN SUECIA

El 1.º de enero de este año no había ni un solo buque sueco amarrado. Sólomente (es necesario aclararlo en evitación de equívocos) estaban retirados del servicio buques en reparación y aquellos otros que lo son regularmente en virtud de causas estacionales. Así y todo, eran 44 buques, por 37.000 toneladas; cifra que basta comparar con la de un mes antes, 67.000 tons., para advertir el ritmo progresivo de la ocupación y tráfico de los buques de aquel pabellón.

La cifra mencionada es la más baja desde hace muchos años.



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 Viz-
caya, de S. A. Fábrica de Mieres, de
S. A. Vapores Costeros, de Ibarra
y Compañía, de Compañía Trasm-
diterránea, de Isaac's Line y de la
Compañía Neptunia.

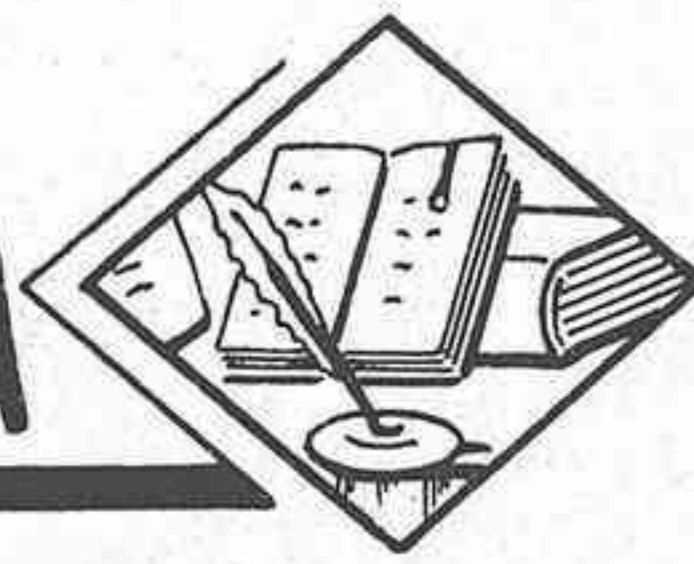
FLOTA: Vapor «Ita» 3.500 tons.
 » «Genoveva F.» 2.500 »
 » «Monehu» 2.300 »
 » «Bodon», de 1.000 »

TELÉFONO núm. 20

Dirección Telegráfica y Telefónica: FIERROS
SAN ESTEBAN DE PRAVIA



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



SUSPENDIENDO EL CONSEJO DE DIRECCIÓN DE LA ANTIGUA SUBSECRETARÍA DE LA MARINA CIVIL —

Ilmo. Sr: En cumplimiento a lo dispuesto en el Decreto de 16 de octubre último, que reorganiza los servicios adscritos al Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio, y de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 17 y 22 del mismo,

Este Ministerio, a propuesta de la Dirección de la antigua Subsecretaría de la Marina civil y Pesca, ha dispuesto lo siguiente:

Primero. Queda suprimido el Consejo de Dirección de la antigua Subsecretaría de la Marina civil, creado por Orden ministerial de 9 de marzo de 1934, que se declara nula y sin valor alguno desde esta fecha.

Segundo. Las funciones que en la anulada disposición se atribuían a los cargos suprimidos de Subsecretario de la Marina civil e Inspectores generales serán desempeñadas, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 22 del citado Decreto, por el Director general de Marina civil y Pesca y por los Jefes de las Secciones establecidas en el art. 17 del mismo, que han absorbido las atribuciones de los primeros, bajo la alta inspección del Ilmo. Sr. Subsecretario de Industria y Comercio.

RECORDANDO A LAS AUTORIDADES MARÍTIMAS LOS DOCUMENTOS QUE DEBEN LLEVAR LOS CAPITANES

Ilmo. Sr: En evitación de posibles con-

fusiones y atendiendo a las facilidades y libertad de movimiento que para sí requiere el comercio.

Este Ministerio recuerda a las Autoridades marítimas, para que a su vez lo hagan saber a los Capitanes de los buques mercantes nacionales que visiten los puertos de su jurisdicción, que los únicos documentos oficiales que con arreglo a las leyes vigentes tienen validez a bordo de tales buques son los extendidos o aceptados por esta Dirección general o por sus organismos subordinados. Y, asimismo, que la única autoridad a bordo durante la navegación, tanto para la dotación del buque como del pasaje, es la del Capitán. Debiéndose interpretar en tal sentido cuantas disposiciones gubernativas hayan sido dictadas hasta la fecha en relación con el asunto a que se contrae la presente Orden.—Madrid, 28 de diciembre de 1935.

ORDEN VINCULANDO LAS FUNCIONES QUE EN EL C. S. DE SERVICIOS MARÍTIMOS DESEMPEÑABA EL INSPECTOR G. DE NAVEGACIÓN EN EL ACTUAL JEFE DE NAVEGACIÓN

Ilmo. Sr.: declarado excedente forzoso, por Decreto de 22 de Nobre. último el Jefe Sup. de Admón. civil que desempeñaba el cargo de Inspector gral. de Navegación, se hace preciso proveer su vacante de Consejero y Presidente de la Sección de Navegación del C. S. de Servicios Marítimos, y a tal fin,

Se ha dispuesto que se entiendan vinculadas las funciones que en el expresado Consejo desempeñaba el referido Inspector gral en el actual Jefe de la Sección de Navegación de la Dirección gral. de Marina.



PINTURAS SUBMARINAS

Muñuzuri, Lefranc, Ripolin. S.A.

APARTADO 49 BILBAO

INFORMACIÓN PARA MINAS

DISTRITO MINERO DE OVIEDO

SOLICITUDES DE REGISTRO

D. Ramón González Gutiérrez, vecino de Urbiés, Turón (Mieres), ha presentado solicitud de registro de treinta y ocho hectáreas de la mina de hulla que se conocerá con el nombre de «Descuido», sita en el paraje llamado Los Llanos, parroquia de Santibáñez de la Fuente, concejo de Aller.

Fué admitido este registro con el número 23.877.—(B. O. 14 enero 1936).

* *

D. Gonzalo Rico Avello, vecino de Oviedo, representante de la Sociedad Metalúrgica «Duro-Felguera», ha presentado solicitud de división de la concesión «Feliciano», núm. 50 en 125.772,93 metros cuadrados, que se conocerá con el nombre de «Ciana», sita en el concejo de Langreo.

Fué admitido este registro con el número 50 bis.—(B. O. 2 enero 1936).

* *

D. Julián García Muñiz, vecino de Sama de Langreo, ha presentado solicitud de registro de cuarenta y una hectáreas de la mina de hulla que se conocerá con el nombre de «Salud», sita en los parajes llamados Riomayor e Infiesta y otros, parroquia de Villamayor, concejo de Teverga, lindante con la mina «San Felechoso», núm. 10.957.

Fué admitido este registro con el número 23.875.—(B. O. 11 enero 1936).

ANUNCIOS

La Sociedad metalúrgica «Duro-Felguera», ha solicitado autorización para efectuar varias instalaciones en la plaza del cargadero de su grupo minero «Mosquitera», sita en el concejo de Siero.

La instalación proyectada consiste en dos tolvas, dos cadenas elevadoras, un retter clasificador, tres transportadores de cinta, dos fosas de hormigón en masa, una para el menudo lavado de 100 metros cúbicos de capacidad, y otra para la galleta y granza de 43 metros cúbicos, estación depuradora de aguas del lavadero por medio de dos fosas de siete metros de diámetro y derivación de un metro cúbico de agua por minuto, del río Candín, con un grupo motor-bomba de 50 H.P., en la zo-

na del río situada en frente del cargadero de «Mosquitera».—(B. O. 11 enero 1936).

* *

D. Justo Villanueva Fernández, solicita autorización para recoger y aprovechar los residuos minerales que arrastran las aguas del río Turón, en términos de Figaredo, del Ayuntamiento de Mieres, provincia de Oviedo.

Derivadas las aguas desde hace tiempo para riego de una finca propiedad del peticionario, sita en la margen derecha del río Turón, agua arriba del puente de la carretera de Santullano a Lillo, se pretende ahora recoger y aprovechar los residuos minerales que circulan por la acequia, a su paso por la citada finca.

A estos efectos se cortarán dichas aguas en el centro de la finca, antes de desaguar en el río Turón, por medio de una compuerta metálica, y se conducirán por un canal de madera hasta un aceptor, pasando luego a una balsa de sedimentación. (B. O. 10 enero 1936).

RENUNCIAS DE CONCESIONES

Se declara franco y registrable el terreno que ocuparon las minas que a continuación se expresan, renunciadas por sus respectivos concesionarios.

6.650, «Buen Suceso», de hulla, de 12 hectáreas, sita en el concejo de Onís, de D.^a Soledad González Gutiérrez, vecina de Gijón.

18.332, «Buena Esperanza», mina de hulla, de 96 hectáreas, en Lena, de don Ángel Posada, de Gijón.

23.232, «Marieta», de hulla, de 15 hectáreas, de Lena, de don Alfredo Martínez Herrero, de Mieres.—(B. O. 13 enero 1935).

SENABRE

CORDELERÍA Y REDES
VAPORES PESQUEROS

VILLAJOSYA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

CADIZ: Plocía, 13.

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

VILLAJOSYA (Casa Central).

TELÉFONOS:

N.º 2734

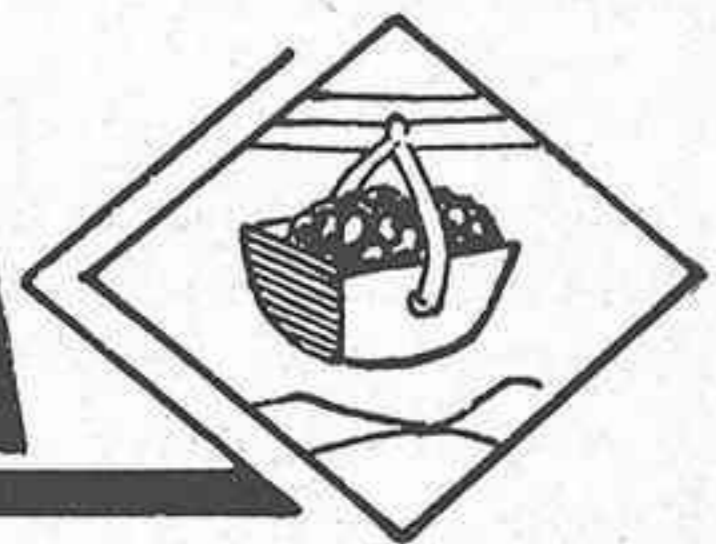
N.º 2724

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»



LEGISLACIÓN MINERA



APROBANDO EL PROYECTO DE LAS
OBRAS DE INTENSIFICACION DE EM-
BARQUE DE CARBONES EN EL PUER-
TO DE SAN ESTEBAN DE PRAVIA —

Aprobado en 9 de junio de 1934 el proyecto reformado de las obras de intensificación de embarque de carbones en el puerto de San Esteban de Pravia, por su presupuesto de contrata de pesetas 2.757.160,30 que produce un adicional de 490.327,94 pesetas sobre el primitivo, han informado favorablemente la Intervención general de la Administración y el Consejo de Estado.

Como las obras han de ser ejecutadas por la contrata primitiva, con arreglo a las disposiciones vigentes, dicha contrata deberá aumentar la fianza que garantice el cumplimiento de su compromiso en la parte correspondiente al aumento de presupuesto.

Asimismo se considerará prorrogado el plazo de ejecución, proporcionalmente al primitivo y el adicional.

En virtud de ello, y a los efectos de la autorización del gasto, de acuerdo con el Consejo de Ministros y a propuesta del Ministro de Obras públicas y Comunicaciones,

Vengo a decretar lo siguientes:

Art. 1.º Se aprueba definitivamente el proyecto reformado de las obras de intensificación de embarque de carbones en el puerto de San Esteban de Pravia, por su presupuesto de contrata de 2.757.160,30 pesetas, que produce sobre el primitivo un adicional de 490.327,94 pesetas, y cuyas obras serán abonadas por la Junta de Obras del citado puerto, con cargo a los fondos procedentes de la subvención del Estado.

Art. 2.º Las obras seguirán realizándose por la contrata actual, la que deberá elevar la fianza en la parte correspondiente al asunto de presupuesto.

Art. 3.º El plazo de ejecución se considerará ampliado proporcionalmente con relación al señalado para el proyecto primitivo, teniendo en cuenta la importancia del adicional.

Madrid, treinta de diciembre de mil novecientos treinta y cinco.

AUTORIZANDO LA CESION DE TODOS
LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE
LA SOCIEDAD MERCANTIL ARROYABE
Y COMPAÑÍA A FAVOR DE D. JOSÉ
MARÍA FERNÁNDEZ ARROYABE Y
FERNANDEZ ARROYABE :—: :—:

Vista la instancia de don José María Fernández Arroyabe y Fernández Arroyabe de 18 de noviembre del año en curso, solicitando que se conceda autorización para que el Sindicato de Almacenistas e Importadores de Carbón de Guipúzcoa cambie en su relación de sindicatos el nombre de Arroyabe y Compañía por el de su sucesor José María Fernández Arroyabe y Fernández Arroyabe:

Vistos los informes favorables del expresado Sindicato y de la Sección de Combustibles:

Resultando que se han cumplido los requisitos que para estos casos determina el Reglamento del Sindicato de Almacenistas e Importadores de Carbón de Guipúzcoa:

De conformidad con la propuesta del Comité Ejecutivo de Combustibles de 20 del corriente,

Vengo en autorizar la cesión de todos los derechos y obligaciones de la Sociedad mercantil Arroyabe y Compañía a favor de don José María Fernández Arroyabe y Fernández Arroyabe, debiendo figurar este último en la relación de afiliados al Sindicato de Almacenistas e Importadores de Guipúzcoa en sustitución de la extinguida Sociedad Arroyabe y Compañía.

Madrid, 30 de diciembre de 1935.

RESOLVIENDO LA INSTANCIA DE LA
ASOCIACIÓN DE ALMACENISTAS E IM-
PORTADORES DE CARBÓN DE ESPA-
ÑA DE CUPO MEDIO Y MÍNIMO :—:

Vista la instancia suscrita por don Esteban Castillo y Gamarra, en su calidad de Presidente de la Asociación de Almacenistas e Importadores de carbón de España, de cupo medio y mínimo, fecha 13 de setiembre último, en la que solicita:

1.º Que se exima a los almacenistas de cupo mínimo y a aquellos cuyo cupo no exceda del duplo de los mínimos de la obligación de tener almacén abierto, por cuanto en los puertos existen re-

cintos reservados por las Juntas de obras para depositar toda clase de mercancías con sólo satisfacer el canon de superficie que corresponda, y a que la referida obligación es una carga pesadísima que a nadie beneficia y que en la mayoría de los casos, por los reducidos cupos de que disfrutan, no dan lugar a la acumulación de existencias simultáneamente a la rapidez en la venta a los consumidores, ya que para la buena distribución de su importación es suficiente garantía la Orden de 15 de agosto último, que obliga al almacenista a vender directamente al consumidor el 80 por 100 de su cupo.

2.º Que las operaciones de compra-venta de carbón entre almacenistas sindicados concertadas con anterioridad a la Orden antes citada, no se computan en el margen de tolerancia señalado para esta clase de operaciones en la referida Orden:

Considerando que la obligación de tener almacén abierto está taxativamente señalada en el Decreto de 1.º de agosto de 1931, ya que los cupos mínimos fueron fijados teniendo en cuenta los gastos de almacén, que por otra parte nada impide que puedan establecerse en los recintos reservados por las Juntas de obras de los puertos para depósito de mercancías:

Considerando que por no estar claramente de-

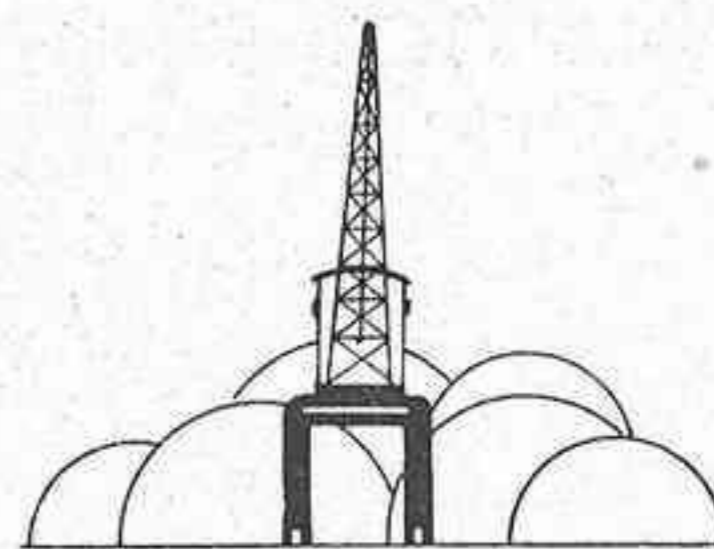
terminado lo que debía entenderse por ventas de cupos antes de la citada Orden de 15 de agosto, aconseja ampliar en la aplicación de la misma el margen de tolerancia señalado,

Esta Subsecretaría, de conformidad con la propuesta del Comité Ejecutivo de Combustibles, ha resuelto:

1.º Desestimar la solicitud de los almacenistas de cupo medio y mínimo de que se les exima de tener almacén abierto, el cual puede estar establecido en los recintos reservados por las Juntas de Obras de puerto para depósito de mercancías, con tal de que los tengan con carácter permanente y no de modo puramente accidental.

2.º Ampliar hasta el 50 por 100 de las ventas realmente efectuadas el margen de tolerancia del tráfico de carbón entre almacenistas.

Madrid, 7 de enero de 1936.



ASTILEROS DEL ANTABRICO S.L.

— GIJÓN —

ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE CONSTRUCCIONES NAVALES

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

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

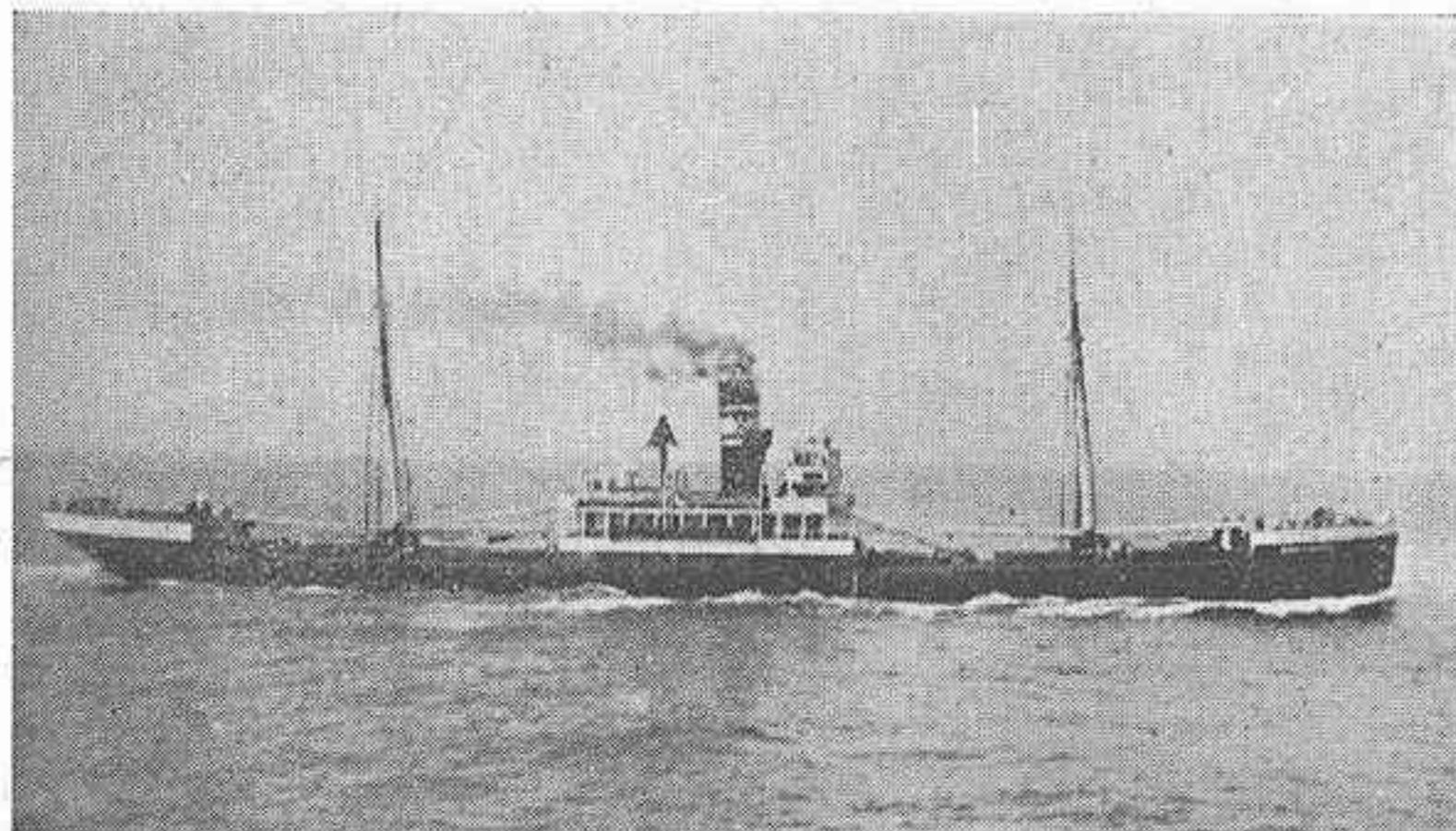
Esta Compañía tiene a su cargo las estaciones de la casi totalidad de los buques españoles de pasaje, carga y pesca, y posee la exclusiva en España para la explotación de dichos aparatos

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 Ríos, 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”

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

“Fundición Guillermo”

Funde piezas hasta 1.500 kilos de peso en hierro y bronce

Garantiza piezas exentas de poros

TELÉFONO 1831

APARTADO 220

Taller:

Marqués de San Esteban

Vías de Fomento

G I J Ó N

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 MARINA Y CARBON 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 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

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 industrias, etc.)-Acci-
dentes individuales - Respon-
sabilidad Civil - Robo - Expolia-
ción - Saqueo - Pillaje, etc., etc.

REPRESENTANTES EN GIJÓN (ASTURIAS):

Luis del Campo Valdés-Mevia - Claudio Fernández y Fernández

COMISARIATO DE 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

Viuda de Manuel G. Morán

EFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

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

Aceites para la Marina MOBILOLS

Empaquetaduras y juntas BELDAM

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

San Juan de Nieva (Avilés)

Telegramas } MORÁN-AVILÉS
Telefonemas }

Gumersindo Junquera

GIJÓN - MUSEL

Armador - Consignatario de Buques
Carbones - Fletamentos



VAPORES

LUIS ADARO..... 3.400 Tons.
GUMERSINDO JUNQUERA 5.800 »
MARUJA Y AURORA..... 6 850 »

TELEFONO 17-00 - APARTADO 176

Telegramas: JUNSECA-GIJÓN

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

ANGEL ALVAREZ, S. en C. - Avilés

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

GRANDES ALMACENES DE SAL

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

Telegramas } ANGELVAREZ APARTADO NÚM. 31
Telefonemas }
Teléfonos { Oficinas: AVILÉS 72
Id. San Juan de Nieva 3
Particular. 99

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

ELECTRO-SOLDADORA ASTURIANA

Director: D. PEDRO SABANDO

SOLDADURA ELÉCTRICA

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

Tren flotante :-: Lancha «Electra»
Tren terrestre transportable

Oficinas: Covadonga, 24, bajo TELÉFONO 1743

Dirección telegráfica: JAENICKE

GIJÓN

S. A. ESPAÑOLA DE LUBRIFICANTES

ACEITES, GRASAS Y EFECTOS NAVALES IMPORTACIÓN DIRECTA

DEPÓSITO PARA ASTURIAS

Vda. de DIEGO MURILLO

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

NICANOR NOVAL HEVIA

GIJÓN

MADERAS PARA MINAS
SIERRAS MECÁNICAS
Y CARBONES

Armador del vapor C. HEVIA
220 tons.

SANZ CRESPO, 25 Y 27
Teléfono 11-37

TALLERES DE G. RIERA

GIJÓN

(Próximos al puerto del Musel)
Teléfono 34-44

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

COMPañIA EUSKALDUNA

DE CONSTRUCCION Y REPARACION DE BUQUES

BILBAO

ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE CONSTRUCCIONES NAVALES

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

"MARINA Y CARBÓN"

REVISTA QUINCENAL DE
MINERÍA, NAVEGACIÓN Y PESCA

Patrocinada por la Cámara Oficial Minera y la Asociación de Navieros, de Asturias

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: MARQUES DE SAN ESTEBAN, 11

Teléfono 21-83

GIJÓN

Apartado 232

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 Africa y Baleares. Línea comercial mensual a América del Sur)

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

Tampa Inter-ocean Steamship C° 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, 30-1.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-

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 ma-

yor duración y de mayor rendimiento.

SON, POR LO TANTO, LAS MÁS

BARATAS.

Oficinas:

Ibáñez de Bilbao, 8

BILBAO

En todos los puertos del MUNDO po-

demos 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