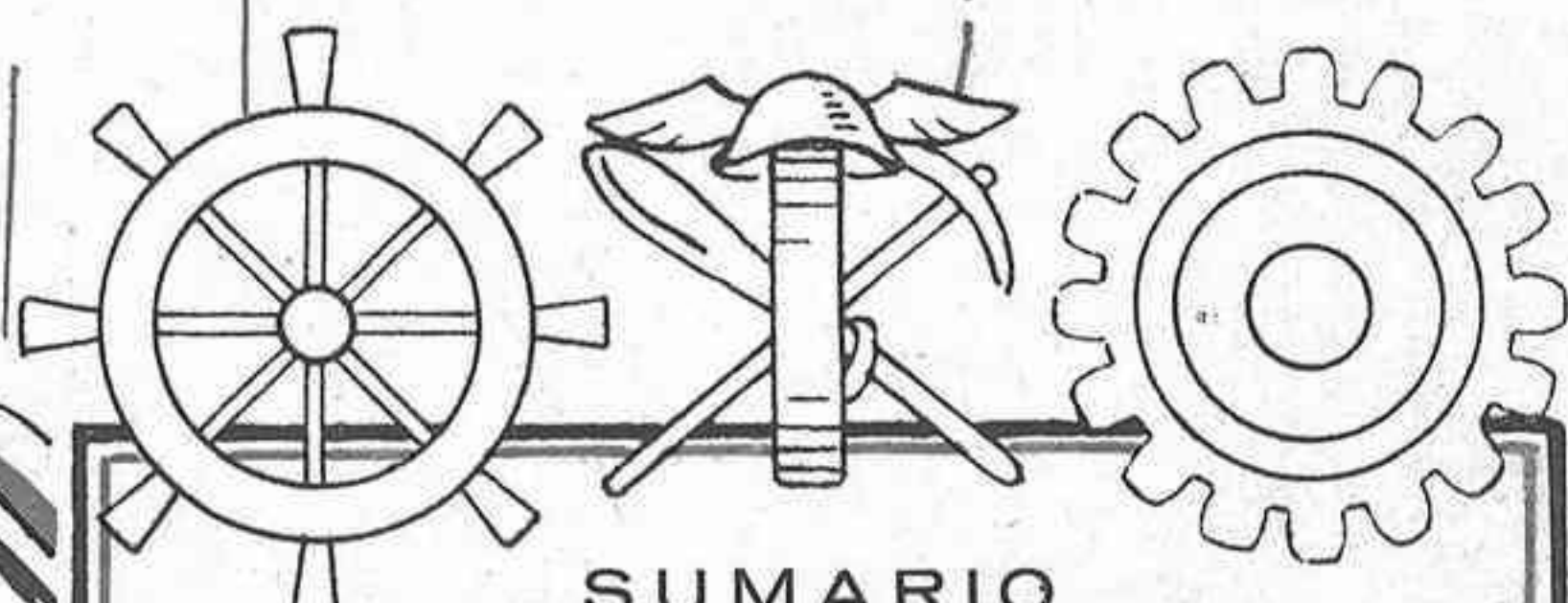
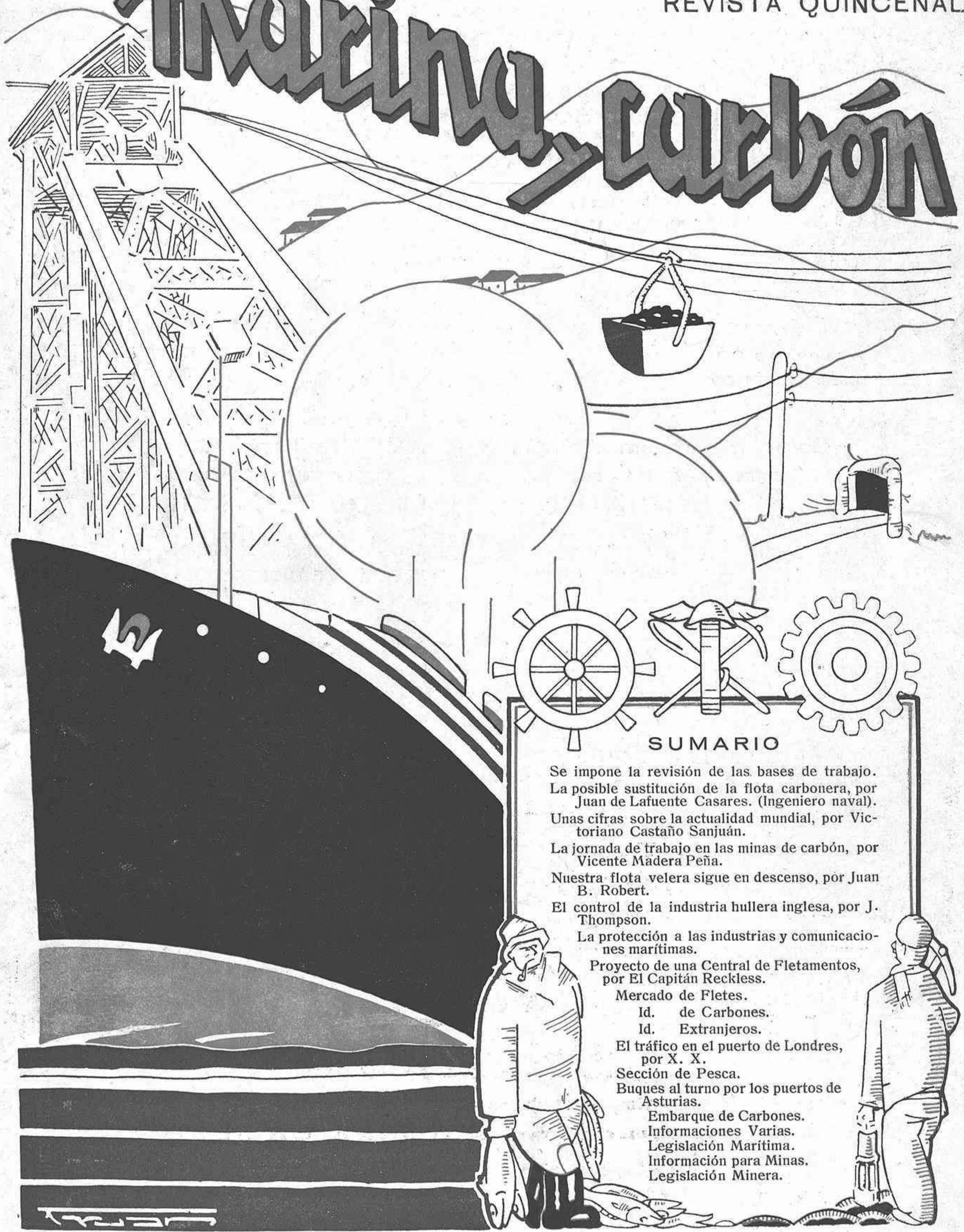


Mina y Carbón



SUMARIO

- Se impone la revisión de las bases de trabajo.
- La posible sustitución de la flota carbonera, por Juan de Lafuente Casares. (Ingeniero naval).
- Unas cifras sobre la actualidad mundial, por Victoriano Castaño Sanjuán.
- La jornada de trabajo en las minas de carbón, por Vicente Madera Peña.
- Nuestra flota velera sigue en descenso, por Juan B. Robert.
- El control de la industria hullera inglesa, por J. Thompson.
- La protección a las industrias y comunicaciones marítimas.
- Proyecto de una Central de Fletamentos, por El Capitán Reckless.
- Mercado de Fletes.
 - Id. de Carbones.
 - Id. Extranjeros.
- El tráfico en el puerto de Londres, por X. X.
- 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.ª G.ª 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 teiegráfica: “JULIAREDES”



“EL ÁNCORA”

EFFECTOS NAVALES

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

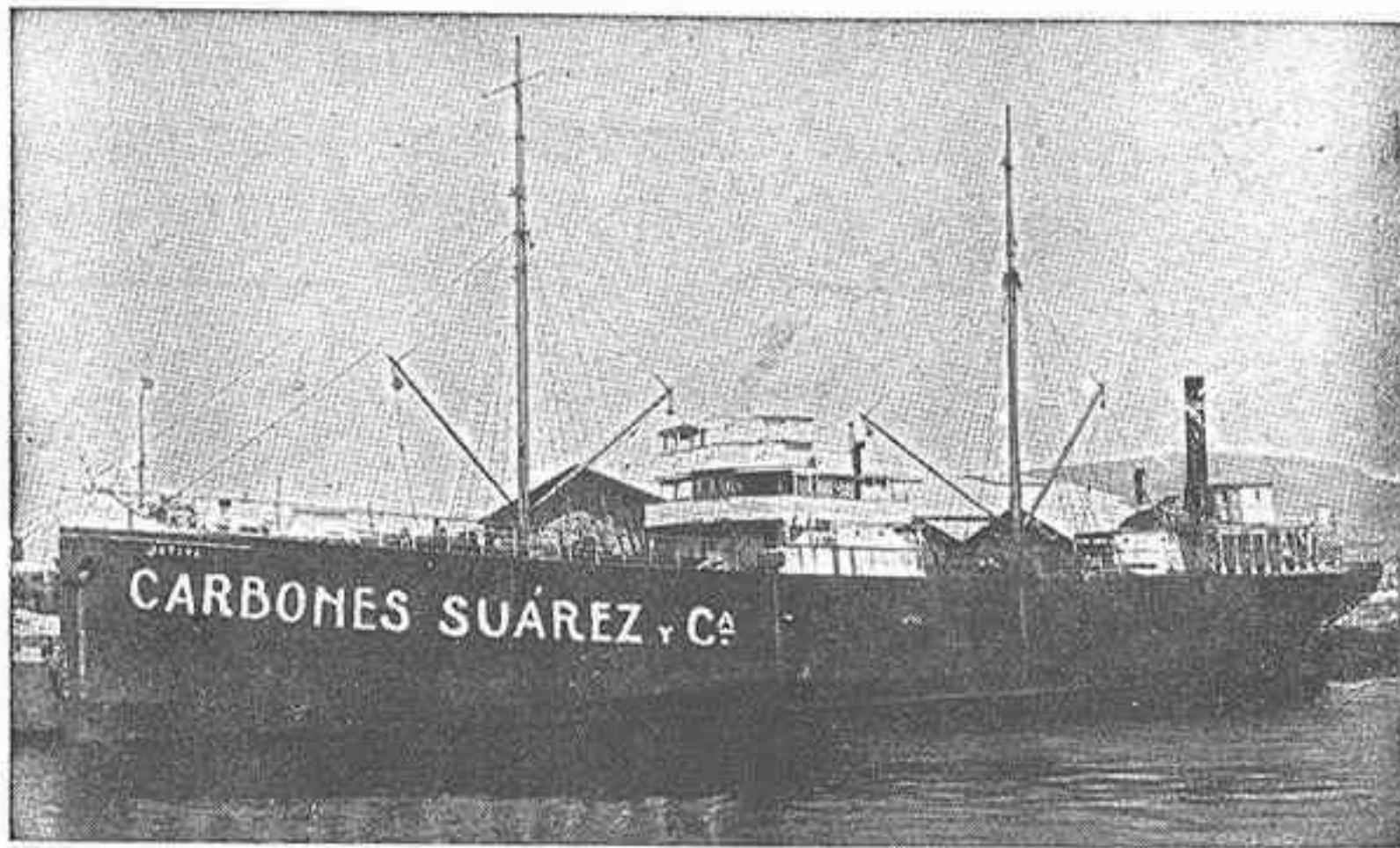
ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

GIJÓN

TELÉFONO 31-38

MUELLE, 30

Direc. Telg.: ÁNCORA



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 TELEFONEMAS	RUIDEVELASCO	OVIEDO GIJÓN	APARTADOS	OVIEDO 123	CODES	A. B. C. 5. ^a EDICIÓN
	GIJÓN 1905					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.

“LA CONSTANCIA”

CASA FUNDADA EN 1906

COMPañÍA ANÓNIMA DE SEGUROS DE TRANSPORTES TERRESTRES Y MARÍTIMOS, INCENDIOS Y COMBINADO INCENDIOS - ROBO Y EXPOLIACIÓN

DIRECCION EN MADRID - Zorrilla, 19 - Teléfono 26971

Subdirector en Gijón: PEDRO SANZ :-: Marqués de San Esteban, número 11

Teléfono 2183

Apartado 232

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 puertos de Europa y América con conocimiento directo.

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

Teléfono 18315 :-: Telegramas: “CASMIR”

Lubrificantes

OLGOMTRA

ALMACENES: Plaza Progreso, 2

Teléfono 40-88

OVIEDO

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

Marqués de Cubas, 25. - MADRID

APROBADA POR REAL ORDEN DE 18 DE NOVIEMBRE DE 1928

SEGURO DE BUQUES

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

Seguro de accidentes del trabajo y de mar

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

CIFRAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1934

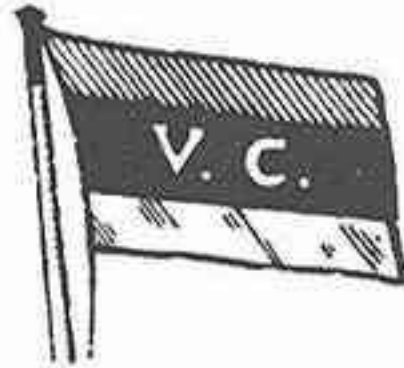
DELEGACIONES EN TODOS LOS PUERTOS

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

VAPORES COSTEROS (S.A.)

BILBAO

Servicio regular entre los puertos de Pasajes, San Sebastián, Bilbao, Santander, Gijón, Musel, Avilés, San Juan de Nieva, Luarca, Navia, Tapia, Ribadeo, Vegadeo, Foz y Vivero.



VAPORES

MARTA JUNQUERA	700 tons.	LALIN.	160 tons.
MARIA SANTIUSTE	560 »	TONIN	160 »
MARIAVI.	380 »	ROSITA	150 »
JOSE G. 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

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



SITUACIÓN INSOSTENIBLE DE LA NAVEGACIÓN

Se impone la revisión de las bases de trabajo

A pesar de haber sido llamados a Madrid, en los primeros días de junio, por el ministro de Trabajo los delegados de los navieros, para celebrar una reunión con los representantes de los obreros, a fin de estudiar nuevamente las actuales bases de trabajo que rigen para el personal de los buques, tal reunión no se ha celebrado todavía a causa de los inconvenientes que a tal propósito oponen los obreros. Estos pretenden que, para tratar con los patronos, vuelvan antes al tráfico todos aquellos barcos que se encuentran amarrados; que se consideren intangibles los sueldos fijados en las recientes bases y que en la reunión sólo se discutan los extremos relativos a aclarar aquellos errores u omisiones que, al poner en vigencia las repetidas bases, hayan quedado demostrado como tales.

Sinceramente hemos de exponer nuestra extrañeza a que el Gobierno permita la continuidad de tan grave problema y esperamos que intervenga activamente para dar una pronta solución al mismo. De sobra es sabido que los navieros españoles no pueden soportar las bases establecidas y que esto producirá el amarre de numerosos buques, ya iniciado en el pasado mes. Por otra parte, si el propio ministro de Trabajo ha reconocido y está completamente convencido de que la situación creada a nuestra flota es muy grave,

prometiéndole a los armadores una solución armónica del problema, entendemos que no debe ser éste abandonado y sí tratado sin dilación, para que no llegue a extremos en que esta solución se haga todavía más difícil.

Y para hallar una fórmula viable, entendemos que, por parte de los armadores, no puede haber mejor disposición. Ellos han acatado provisionalmente unas bases a sabiendas de que no pueden sostenerlas, puesto que implica la ruina del negocio naviero en corto plazo; pero lo han hecho para no crear conflictos al Gobierno y en la inteligencia de que éste haría una inmediata revisión de dichas bases. Ahora sólo pretenden modificaciones justísimas, con las que se les permita continuar explotando sus buques, pues ninguna presión hacen sobre sueldos y sí únicamente recurren a aquella legislación de trabajo que les coloca en plano muy inferior entre las demás marinas del mundo.

Por ello, una vez demostrado que no puede continuar navegando nuestra flota mercante en las actuales condiciones, y dada la justicia de la pretensión de los navieros, entendemos no cabe más medida, por parte del Gobierno, que una urgente revisión de las bases, haciendo comprender al personal su improcedente actitud para resolver el grave problema de la industria naviera española.

La posible sustitución de la flota carbonera

Mi buen amigo el director de MARINA Y CARBÓN ha tenido la amabilidad de acercarse a mí para exhortarme a exponer a sus lectores una síntesis de mi Memoria sobre la posible sustitución de la flota carbonera. Seguro de no decir nada nuevo a sus lectores, accedo a ello, haciendo un resumen de mi trabajo, que por otra parte es excesivamente largo y monótono.

Inmerecidamente y sólo debido al lugar que ocupo y a la gran amabilidad de mi ilustre Jefe y amigo el Excmo. Sr. D. Alfredo Cal y Díaz, Ingeniero Naval, Jefe de la Sección de Construcción Naval del Ministerio de Comunicaciones y Marina Mercante, he sido encargado por el actual Director de la Marina Mercante, Ilmo. Sr. D. Ángel Rizo y Bayona, persona cuyos amplios conocimientos profesionales y gran voluntad le llevan a interesarse profundamente y sin descanso en los altos, intrincados y patrióticos problemas que hoy tiene planteados la Marina Mercante española, de redactar una extensa Memoria que comprendiendo todos sus aspectos, tanto comerciales como técnicos, sirviera de guía a una posible sustitución de la flota que se dedica en la actualidad al transporte del carbón, por buques modernos, de condiciones adecuadas e íntegramente construídos en España, tendiendo además con ello a aminorar en gran parte la crisis de trabajo y el paro obrero, indudable pesadilla hoy de todo gobernante.

En realidad, el técnico que se halla en la actualidad ante un problema de esta amplitud, no le queda otro remedio que estudiar ante todo el problema comercial, pues a remolque de él tiene forzosamente la concepción técnica del elemento de trabajo que es en este caso el buque.

En este orden de ideas, me he puesto a estudiar con todo interés el problema comercial del transporte marítimo del carbón desde

los puertos asturianos. Si bien aquí puedo decir que comenzó mi labor más ardua, por haber sido siempre ajeno a inquietudes de esta especie, creo, sin embargo, que la labor más ardua no ha estado de mi parte, sino más bien de la de los armadores asturianos — a los que nunca agradeceré suficientemente su colaboración, y a los que pecaría de desagradecido si no aprovechara la ocasión para dar las gracias desde estas páginas — que han aguantado con la más estoica paciencia y la más exquisita amabilidad, el torrente de mis preguntas, indagaciones, repaso de nóminas, comprobación de consumos, impuestos, etc., con que he puesto a prueba su resistencia durante unos días y debiendo a tan leal colaboración, el éxito obtenido, si lo ha habido en realidad.

El resultado de ello, fué el obtener un concepto de la clase de buques que para un determinado tráfico obtenían un mayor rendimiento comercial con un gasto más reducido. Una vez en posesión de este dato, hubo necesidad de contrastarlo y afinarlo suficientemente, teniendo en cuenta la capacidad adquisitiva de los receptores del carbón en los diversos puertos, las condiciones más corrientes de la navegación entre los puertos asturianos y los de descarga, la capacidad de carga de los diversos puertos asturianos, calado de éstos, etc., etc. Todo ello nos ha llevado a verificar multitud de tanteos, pues fácilmente se comprenderá que el barco que resolvía cualquiera de estas condiciones, resultaba muchas veces inadecuado para cualquiera de las otras.

Tanto en lo que se refiere a las condiciones de la navegación, como a la capacidad de los mercados, nos hemos visto impelidos a efectuar dos grandes apartados en lo que a la flota se refiere; distinguiendo entre la flota destinada al tráfico del carbón del Mediterráneo (Levante y Sur) y aquella otra que ha de destinarse exclusivamente al transporte a los

puertos del norte y noroeste de la Península.

En lo que se refiere a la flota del Mediterráneo, nos hemos encontrado con el caso de la navegación de estos buques a través de la costa de Portugal, lo que nos ha obligado a fijarnos especialmente en las condiciones marineras y de gobierno de esta parte de la flota, dado el carácter violento de los temporales de costa, en determinadas épocas del año.

De un minucioso y concienzudo estudio de las circunstancias apuntadas, hemos deducido que los buques óptimos para este tráfico son los de 7.000 tons. de carga, en lo que se refiere al tráfico de Barcelona, y el de 4.000 tons. para completar el anterior, y completar el de los demás puertos de Levante y del Sur.

El estudio del carbón consumido en los diversos puertos, el de las estadísticas de las salidas de carbón para el Mediterráneo, etc. etc., nos ha conducido, teniendo en cuenta el número de viajes probables que pudieran darse a cada buque, en relación con las capacidades de carga de nuestros puertos, a determinar que el número de buques necesarios para cubrir este tráfico sería el de unos siete buques de 7.000 tons. de carga y unos veinte de 4.000.

Con los datos de explotación de los buques de estas características existentes hoy y teniendo en cuenta las disminuciones subsiguientes a los consumos de las máquinas modernas, que habrían de llevar los nuevos buques, el mayor número de viajes producto de la mayor velocidad, facilidad de estiba, etc., etc., hemos podido conocer los gastos probables de explotación, incluyendo gastos de puerto, seguros, reparaciones, etc. Como conocemos el tonelaje a transportar y el flete del mismo, deducimos seguidamente el beneficio líquido. La diferencia de ambas cantidades nos da el verdadero beneficio del negocio.

Un sencillo cálculo, en el que se prevee unos ciertos beneficios y amortización del capital a largo plazo, nos lleva a obtener aquel capital que el armador puede invertir en la construcción de estos barcos, para que su explotación pueda ser un negocio muy mediano.

El resultado de este cálculo no puede ser

más desconsolador, pues teniendo en cuenta el precio que en la actualidad alcanzan las construcciones de estos tipos, la aportación del armador no puede ser superior a un 20 % del valor total, en la mayor parte de los casos.

Se hace un estudio de aquellos mejoramientos del tráfico de estos buques, que podrían, aumentando el negocio, aumentar por ende el tanto por cien a invertir por el armador; pero por tratarse de otras clases de tráfico, cuyas condiciones y posibilidades no podrían ser bien estudiadas en tan corto tiempo como el que fué preciso para redactar la Memoria, se dejaron simplemente apuntados.

Se estudian las aportaciones que otros Estados hacen a sus Marinas mercantes y se entresaca de este estudio la última propuesta norteamericana, cuya protección alcanza valores muy altos y condiciones muy favorables para el armador, en cuanto se refiere a la amortización del capital en los múltiples casos en que es el Estado quien lo aporta de primera intención.

Se hace, sin embargo, un resumen de la cantidad que dadas las posibilidades actuales del negocio y sin mejorarlo con las medidas apuntadas, habría de aportar el Estado a fin de renovar esta flota en un período de diez años.

Seguidamente, y en analogía con lo hecho para la flota del Mediterráneo, se aborda el estudio de la flota dedicada al transporte de carbón al Norte y Noroeste de la Península. En ésta no existe en realidad problema de navegación, pues la máxima distancia a recorrer sería la de los puertos asturianos a Vigo y es sabido que en la actualidad, todos los tonelajes se pueden poner en condiciones marineras suficientes para esa travesía.

Se estudian los diversos tipos de tonelaje en la misma forma que lo hecho para la flota del Mediterráneo, y a su vez del tonelaje de carga indispensable para abastecer todos los mercados. Se efectúa también el estudio de un buque (1.000 a 1.200 tons. de carga) que pudiera servir indistintamente y en los meses de verano, para el tráfico del Sur y aun el de Levante; y el del Norte y Noroeste, y se

halla el tipo óptimo para el tráfico exclusivo del Norte y Noroeste de la Península y se fija en el buque de 500 a 600 tons. de carga.

El estudio de los gastos de los buques de este tipo hoy en servicio, con las bonificaciones efectuadas para los tipos superiores y el beneficio aportado por el flete del tonelaje a transportar en el número de viajes probables, nos permiten obtener el beneficio neto y la aplicación del mismo cálculo elemental verificado para los tipos superiores, nos lleva a obtener el tanto por cien del valor de la construcción en la actualidad, que el armador podría aportar para la adquisición del buque, a fin de que el negocio pueda resultar factible.

Los resultados de este estudio son francamente optimistas, pues nos llevan a sentar que el armador podría invertir en estos buques un capital que importa el 50 % al 60 % del valor total de la obra. Si comparamos esta protección necesaria con la recientemente efectuada por el Estado español para protección de los buques pesqueros, en que se llega al 55 % del valor total (englobadas las protecciones por primas a la construcción y al desguace), nos encontramos en que ambos casos resultan muy análogos, lo que nos hizo pensar en que el proyecto de protección a esta flota podría ser francamente viable.

Se redacta un proyecto de ley de desguace de buques dedicados al transporte del carbón al Norte y Noroeste de España, tomando como base el efectuado para el desguace de los buques pesqueros y teniendo cuidado de acoplar las primas al desguace con la protección a la construcción prevista en el proyecto de ley de Comunicaciones marítimas, en forma de que no rebase los tanto por cien indicados.

Se propone la renovación de las dos terceras partes de esta flota en cinco años, y la otra tercera parte en los cinco años siguientes.

En cuanto al problema técnico del buque, en realidad no existe, pues dado el adelanto de la técnica moderna, puede decirse que todos los problemas que pueden ponerse al ingeniero en cada caso particular, se hallan ya resueltos de antemano. Como único dato cu-

rioso desde este punto de vista, haré constar que a pesar de los grandes adelantos que en economía y en consumo representa hoy el buque de motor, se proyectan estos buques con máquina alternativa, recogiendo, es verdad, todos los adelantos que sobre ella se han producido, y calderas quemando carbón menudo o pulverizado. En cuanto a las calderas se refiere, se indica la conveniencia de estudiarlas especialmente para quemar carbón de las características del asturiano, por tener el convencimiento de que la leyenda de lo malo del carbón asturiano, se debe principalmente a que éste no se aprovecha suficientemente en las calderas dispuestas para quemar carbón de otras características. El empleo del carbón tiene fines primordiales: en primer lugar, el dar salida a una respetable cantidad de menudos, bien directamente o en forma de carbón pulverizado, cuya acumulación en las plazas de las minas ha constituido siempre la pesadilla de los mineros asturianos, y en segundo, el procurar que esta flota no pueda quedar paralizada nunca, por falta de existencias de petróleo en la península, pues dicho está que habría de ser en ese caso cuando esta flota tendría que intensificar sobremanera su tráfico.

Como dato curioso, manifestaré que el conjunto de la protección por el Estado a la flota dedicada al transporte del carbón—sin mejorar el tráfico del Mediterráneo, es decir, con las posibilidades únicas que tiene en la actualidad—representa en números redondos unos CIEN millones de pesetas, a aportar en diez años. Esta cifra que quizá asuste en un principio, deja de asustar, si se tiene en cuenta, que según lo manifestado por los periódicos, lo que es preciso aportar para ensanches y extrarradio de Madrid alcanza la cifra de NOVENTA millones de pesetas. No tiene comparación lo que en relación con impuestos de tráfico, contribuciones, etc., etc., puede producir al Estado uno y otro proyecto, ni el personal que entretienen tanto en su construcción como en su explotación sucesiva.

JUAN DE LAFUENTE CASARES.
(Ingeniero Naval)

APUNTES DE ECONOMÍA

UNAS CIFRAS SOBRE LA ACTUALIDAD MUNDIAL

Merced a los constantes y meritorios esfuerzos que los grandes países industriales se imponen para conocer y comparar los resultados de la actividad humana, reunidos y clasificados convenientemente, puede la Estadística cumplir su importante misión.

No se ha logrado, sin embargo, culminar el ideal: la independencia que a este respecto se adjudica cada país, es motivo para que los resultados finales o totalitarios aparezcan incompletos. Tal nación entiende que su aportación numérica puede resultarle perjudicial, política o económicamente; tal otra, arteramente o quizá por orgullo nacionalista de bastarse a sí misma o por un prurito de soberbia, no se siente obligada a unir sus experiencias a las de los demás y muchos otros pueblos, los más sin duda, tienen descuidado de tal modo el servicio estadístico que su labor no cuenta en la comunidad internacional.

Pese a todos estos inconvenientes y con las salvedades inherentes a los mismos, la Sec-

ción de Estadísticas del Reich alemán ha publicado un muy interesante trabajo que comprende, además de la actividad económica en el Mundo durante el año último, su comparación con los mismos resultados en los años anteriores.

Merece este estudio, pues, que nos detengamos a considerar sus enseñanzas.

En primer término, con cifras relativas y tomando como base los resultados de 1928 = 100, expresamos aquí la producción minera e industrial del Mundo.

	1928	1929	1932	1933	1934	1935
Índice mundial de producción, sin Rusia..	100	106	65	75	81	89
Índice mundial de producción, sin Rusia y Estados Unidos.....	100	105	73	81	92	100

En el cuadro número 1 se indica con cifras absolutas, clasificada por productos, la producción mundial de aquéllos.

	1928	1929	1932	1933	1934	1935
Hulla.....	1.248	1.329	957	998	1.082	1.112
Petróleo.....	184	207	181	197	209	226
Fundición.....	88	98	39	49	63	74
Acero.....	111	122	51	68	82	99
Cobre.....	1.695	1.895	929	1.036	1.243	1.424
Plomo.....	1.644	1.742	1.152	1.152	1.366	1.395
Zinc.....	1.408	1.457	783	983	1.181	1.324
Estaño.....	184	195	107	101	124	139
Oro.....	603	609	751	766	850	885
Plata.....	8.022	8.117	5.129	5.007	5.772	6.230
Camiones (en millares de unidades)...	5.204	6.278	1.977	2.683	3.749	5.128

Cuadro n.º 1.—Producción mundial minera e industrial

Se observa en él, que comparados los resultados de 1935 con los de 1928, todos los productos que comprende la relación han disminuído su producción, excepto el petróleo y el oro — las dos grandes ambiciones de los tiempos presentes — que la han aumentado en proporción muy considerable.

Por el contrario, comparada la producción de 1935 con la de su antecesor 1934, se aprecia que todos esos productos han conseguido notable incremento productivo. Y como los resultados de 1934 fueron también superiores a los de 1933, que a su vez mejoraron las cifras de 1932, permite ello pensar si al fin hemos entrado ya en el nuevo ciclo económico, de mejoramiento, con tanta angustia esperado.

Para juzgar de las variaciones sufridas en el mercado industrial de cada país, damos a conocer — cuadro número 2 — los índices medios de los precios al por mayor que han regido en los cuatro años últimos, sirviendo de tipo el año 1928 = 100.

	1932	1933	1934	1935
Alemania..	68'9	66'6	70'3	72'7
Suecia. ...	73'6	72'3	76'3	78'4
Inglaterra.	72'9	73'0	75'0	75'7
Holanda...	53'0	49'7	52'3	51'0
Bélgica....	63'1	59'4	56'1	63'7
Francia....	66'2	61'7	58'3	53'8
Suiza.	66'4	62'9	62'1	62'1
Italia.....	63'1	57'7	56'1	70'8 ⁽¹⁾
EE. UU....	67'1	68'3	77'5	82'7
Japón.....	71'2	79'4	78'6	83'6

Cuadro n.º 2.—Índices de los precios medios al por mayor

(1) Diciembre de 1935.

Comparando los mismos, tenemos que de 1932 a 1935, han sufrido elevación los de Alemania, Suecia, Inglaterra, Bélgica, Italia, Estados Unidos y Japón. Por el contrario, han descendido aquellos precios en Holanda, Francia y Suiza. La misma tendencia se nota, respectivamente de cada país, comparando los datos de 1935 con los de 1934, excepción de Suiza que señala idéntico índice.

Complemento indispensable del cuadro anterior, presentamos en el cuadro número 3 los índices del costo medio de vida en aquellos países y en aquellos años, basándonos igualmente en el tipo 1928 = 100.

	1932	1933	1934	1935
Alemania..	79'5	77'8	79'8	81'0
Suecia.....	91'3	89'5	89'5	90'7
Inglaterra.	86'7	84'8	85'5	86'7
Holanda...	83,2	82'3	82'8	80'1 ⁽¹⁾
Bélgica....	84'4	87'9	84'1	84'7
Francia....	101'3	100'2	89'4	—
Suiza.....	85'7	81'4	80'7	79'5
Italia.....	84'7	81'0	76'9	78,0 ⁽¹⁾
EE. UU....	77'5	74'60	79'2	82,7
Japón.....	74'5	79'3	81'0	82'6

Cuadro n.º 3.—Índices del costo medio de vida anual

(1) Diciembre de 1935.

Del año 1932 a 1935, ha subido este costo medio de vida en Alemania, Estados Unidos y Japón. En cambio ha disminuído el mismo en Suecia, Holanda, Bélgica, Suiza e Italia. Inglaterra representa igualdad matemática. Francia no acusa el índice de 1935 que nos permitiera comparar. Si esa relación la establecemos entre las cifras de 1935 y las del año 1934, tenemos que se ha elevado aquel costo en Alemania, Suecia, Inglaterra, Bélgica, Italia, Estados Unidos y Japón. Ha disminuído, contrariamente, en Holanda y Suiza.

Dejamos para el lector interesado, el análisis más detenido y escrupuloso de todos los números fijados en los cuadros precedentes, bien seguros de que ello le ofrecerá una cifra y firme impresión de la marcha económica del Mundo, a través, desde luego, de los países que han entrado en el cómputo estadístico de que nos servimos.

VICTORIANO CASTAÑO SANJUÁN.

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

TIENE QUE HABER UNANIMIDAD

LA JORNADA DE TRABAJO EN LAS MINAS DE CARBÓN

Los obreros mineros suelen ser, con harta frecuencia, la cenicienta de todos los que viven sujetos a la dura ley del salario. Ahora se habla, entre otras cosas, de mejorarles un poquitín en lo relativo a la jornada de trabajo.

La ley de 1910, que regulaba la jornada de trabajo para todos los obreros, establecía una diferencia notable de jornada entre los obreros de la mina y los de otras industrias; más aún: entre los obreros de la misma industria hullera, ya trabajaran en el interior o en el exterior. La diferencia era de una y media horas. Los obreros del interior trabajaban nueve horas y los del exterior diez y media. En el año 19 se promulgó un Decreto estableciendo la jornada de ocho horas en todas las industrias de España, dando tres meses de plazo para que reclamasen los obreros que resultarían perjudicados por prestar sus servicios en industrias insalubres. Los obreros de la mina pasaron a trabajar a comienzos del año 20 la jornada de siete horas y los demás continuaron trabajando ocho.

Ahora se pide que los obreros del interior trabajen cuarenta horas semanales y los demás cuarenta y cuatro, por lo que se ve que cada vez se aproxima más la jornada de unos y otros. Van a terminar por confundir de tal manera las cosas que la mina, dentro de poco no tendrá que envidiar a ninguna otra industria por muy salubre que sea.

Siempre fuí, y soy cada día, más partidario

de la reducción de la jornada de trabajo y sobre manera en las industrias insalubres; pero por lo menos manteniendo la distancia lógica entre unas y otras.

Si en mi mano hubiere estado, yo habría pedido la jornada de *treinta y seis horas* semanales para los obreros del interior de la mina. Porque, por el camino que seguimos, van a creer los que desconocen el trabajo de la mina y el ambiente insano que lo rodea que no es verdad nuestra argumentación lógica, que recaba una diferencia notable de jornada en favor del topo de la mina.

Pero, ¿esto que decimos, lo decimos caprichosamente, por aquello... de halagar más a los compañeros de trabajo para que nos sigan, o lo decimos porque responde a nuestro honrado convencimiento? Lo digo porque lo siento en el alma, pero a la vez siento también que si en España se llevara a la práctica una jornada inferior a la que las demás naciones establecieran para sus obreros, los primeros perjudicados seríamos los propios trabajadores, porque mataríamos la industria que nos da vida o por lo menos la haríamos vivir una vida lánguida, y, como es consiguiente, sufriríamos de todas maneras sus funestas consecuencias.

Reducción de jornada, sí, hasta el límite de lo posible, pero en todas las naciones a la vez.

VICENTE MADERA PEÑA.

Moreda, 6 junio 1936.

Nuestra flota velera sigue en descenso

Hace un siglo la totalidad del tonelaje comercial estaba absorbido por la vela como único medio de propulsión de las naves. Hoy, escasamente un dos por ciento del tonelaje mundial pertenece a la clase de veleros y aun gran parte de él está dotado de motores auxiliares.

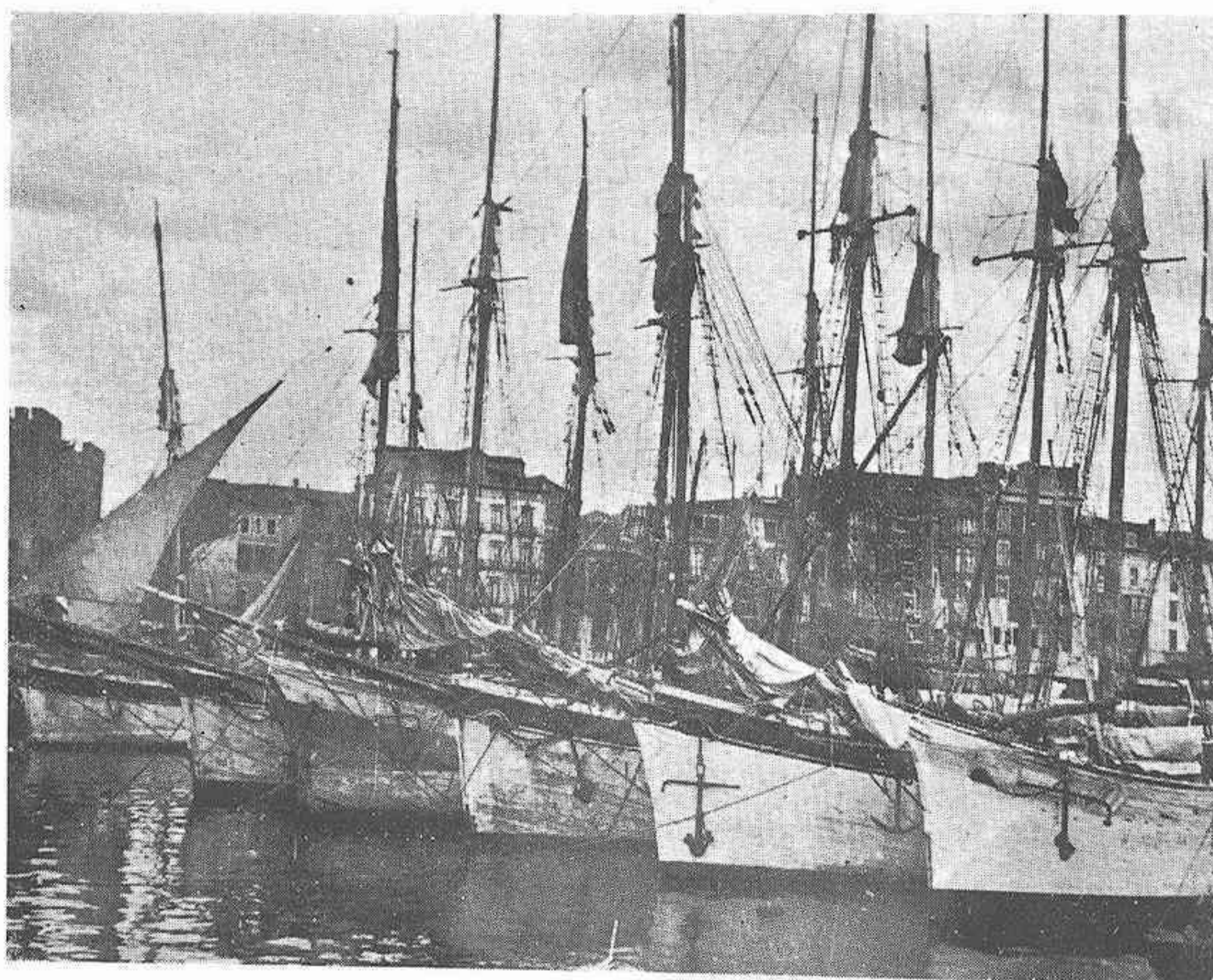
En el verano de 1914, al empezar la Gran Guerra, los efectivos de la flota velera en todo el mundo, sumaban algo más de tres millones y medio de toneladas en buques mayores de 100 toneladas de registro bruto. En la actualidad, apenas exceden del millón de toneladas, repartidas entre poco más de 2.000 barcos.

La flota de vela española ha ido disminuyendo paralelamente a la mundial. El año 1877 registraba el momento culminante de su apogeo, pues existían 2.744 buques de vela españoles mayores de 50 tons., que sumaban 554.500 tons. de registro bruto.

El progreso de la navegación a vapor y la pérdida de la situación privilegiada que proporcionaba al comercio marítimo español la existencia de las colonias de ultramar, motivaron que de año en año aumentaran las bajas en las filas de nuestros veleros.

A consecuencia de la guerra europea, la navegación comercial a vela experimentó un efímero auge por la escasez de tonelaje a causa de los destrozos producidos por la campaña de los submarinos que obligó a construir

de prisa, sea como fuere, una cantidad desmesurada de cascos. Y era más fácil habilitar éstos para ser movidos a vela, que construir máquinas de vapor para su propulsión. De ahí



Veleros en el puerto local de Gijón. Un detalle del mismo en los días en que la navegación a vela se mantenía todavía en auge.

que la flota velera alcanzara en los últimos años de guerra y en los primeros de post-guerra, un nivel que ya había perdido con bastante anterioridad.

He aquí el resumen del tonelaje español a vela en los años que se expresan:

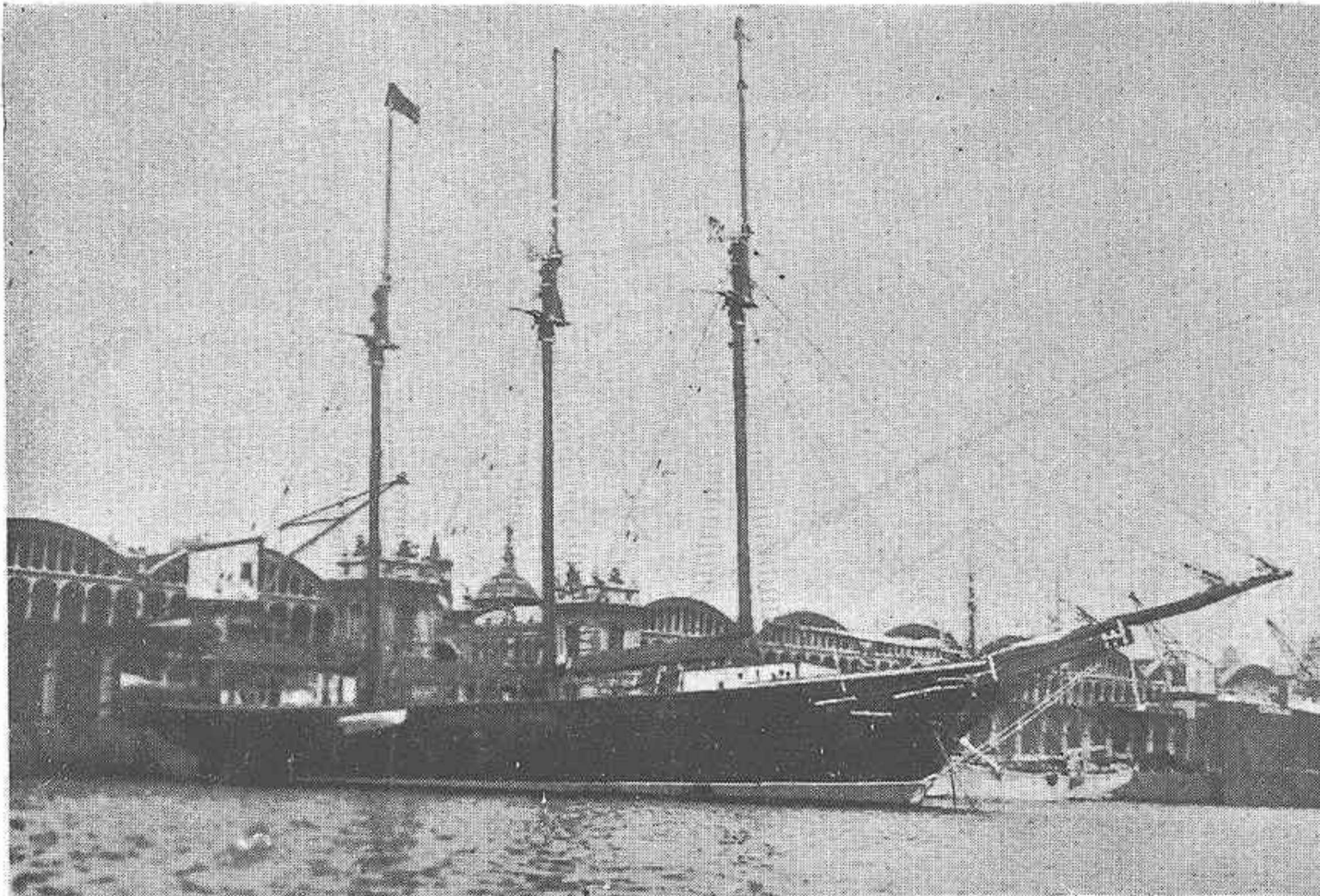
1914	—	236	buques con	33.000	tons.
1919	—	448	»	»	75.000
1922	—	584	»	»	110.100
1929	—	475	»	»	70.500

Estas cifras abarcan los veleros de todas clases (dedicados al tráfico comercial propiamente dicho, a la pesca y a la navegación de re-

creo) comprendiendo todos los mayores de 50 toneladas registro bruto.

Las estadísticas de las entidades clasificadoras de buques, como el «Lloyd's» inglés y el alemán o el «Bureau Veritas» francés, sólo computan los buques mayores de 100 tons. de manera que para relacionar a los efectos estadísticos los cuadros de la flota velera española con la mundial aún habremos de aquilatar más, deduciendo todos los veleros de 50 a 100 tons.

Y de esta forma llegamos a la conclusión



Pailebot «Cala Engossaura», de la Naviera Mallorquina.

desconsoladora de que la marina española de vela, en los últimos cuatro años ha ido descendiendo en sus efectivos en la siguiente gradación, refiriéndose nada más que a los veleros de tráfico de más de 100 toneladas:

1.º enero 1933	— 121	buques con	22.406	ts.
Id. 1934	— 117	»	»	20.787 »
Id. 1935	— 113	»	»	19.810 »
Id. 1936	— 104	»	»	17.591 »

Es decir, que toda la flota de vela española de tráfico, suma poco más de la cuarta parte del tonelaje del «Queen Mary».

Existen, además, 15 veleros dedicados a la pesca, de más de 100 tons. sumando 2.406 tons. y un yate a vela de 165.

En el transcurso del último quinquenio nuestra flota de vela no ha tenido más incremento (siempre refiriéndonos a los buques mayores de 100 toneladas) que el de 6 unidades denominadas

«Julio Casciaro»	.....	294	ts.
«Cala Mondragó»	.....	203	»
«Cala Millo»	.....	229	»
«Danak Batian»	.....	123	»
«Danak Ondo»	.....	133	»
«Urllobo»	.....	150	»

y aun los tres últimos pertenecen a la flota pesquera.

Pero en cambio, entre las bajas durante el mismo período, figuran los grandes veleros «Suárez II», mayor de 2.000 tons.; «Viva» y «Virgen del Mar», mayores de 1.000; «Rosina», «Vallvidrera», «Klosofi», «Asunción Ferrer», «Nieves Lorenzo» y «Pepita», de 500 a 900 tons., todos ellos desguzados. Los «Ibasa», mayor de 1.000 tons.; «Sara E. Turner», «Nuestra Señora del Milagro», «María Luisa» y «Pesquerías y Sa-

lazonas de Tenerife» mayores de 500 tons., que naufragaron y 29 de 100 a 400 toneladas también naufragados, 13 desguzados y 7 vendidos al extranjero, de igual porte.

La flota velera nacional no cuenta en la actualidad más que 8 veleros mayores de 250 toneladas, que son:

«Armandito»	.....	714	ts.	botado en	1890
«Sant Mus»	.....	607	»	»	1919
«Cala Engossaura»	..	426	»	»	1920
«América»	.....	408	»	»	1919
«Narciso Parés»	...	347	»	»	1871
«Arsenio Cañada»	..	338	»	»	1869
«Industrial»	.....	330	»	»	1920
«Constantino Can-					
deira»	.....	319	»	»	1918

El pailebot «Armandito» (ex-«Paquito Ori-ve», ex-«Georgia Gilkey») de la matrícula de Las Palmas, es un pesquero, de construcción extranjera. Todos los demás se han construído en astilleros españoles. Los dos decanos del grupo, la corbeta «Arsenio Cañada» (ex-«Pepita Parés», ex-«Rosa») y el bergantín-goleta «Narciso Parés» (ex-«Soberano III») se construyeron respectivamente en Muros y en Blanes, siendo unos barcos que honran a la maestranza de aquellos tiempos.

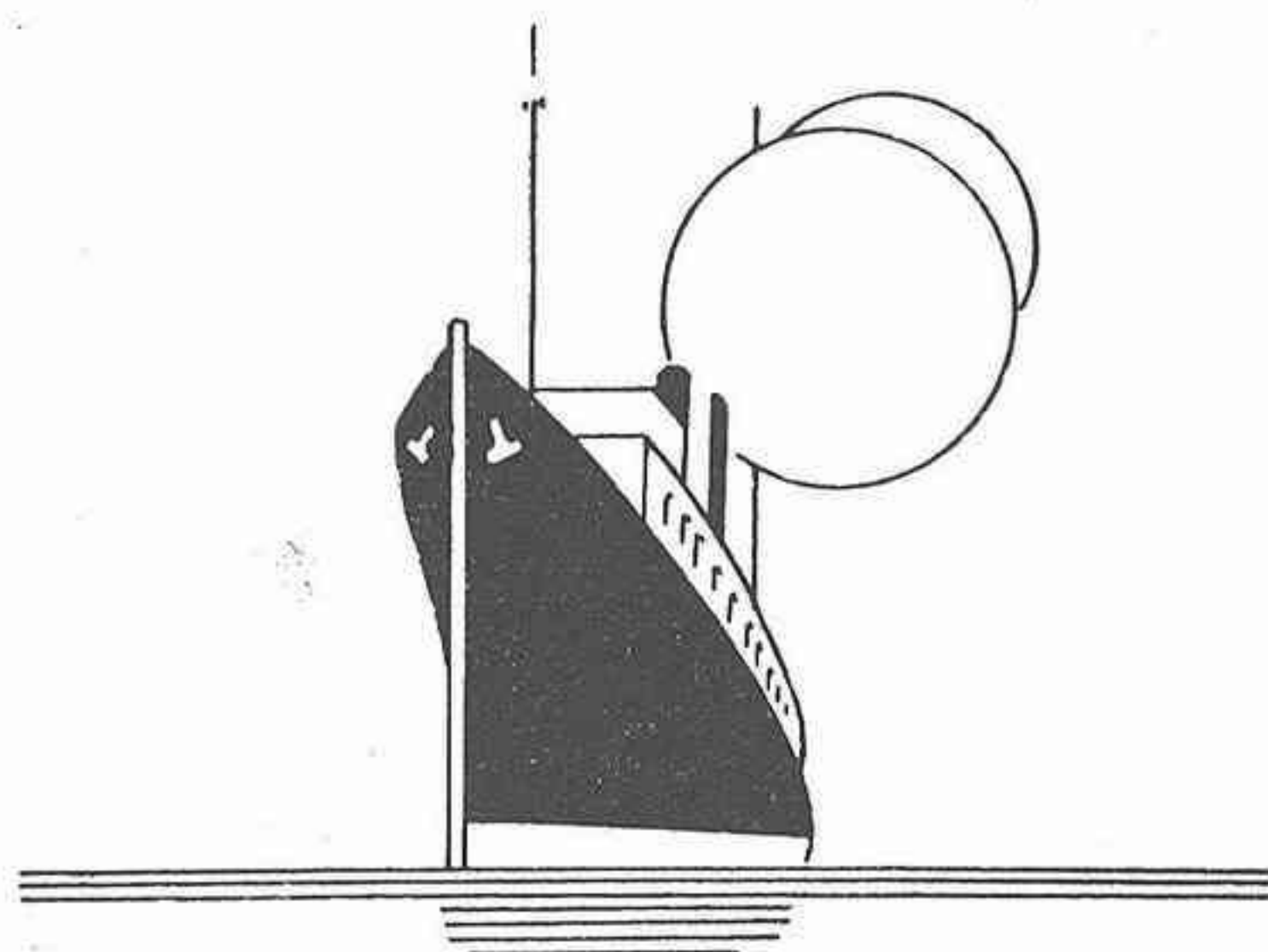
Los dos veleros más viejos entre los mayores de 100 toneladas, son la polacra-goleta «Pepito» (ex-«Beatriz») de 132 tons., construído en 1845 y la balandra «Hernán Cortés» de 147 tons., construída en 1855. ¡Respetables edades de 91 años y de 81 navegando! Y entre los veleros de 50 a 100 tons. aún se encuentran algunos más vetustos.

No hay un solo velero español que haga la navegación trasatlántica. El último fué la

corbeta «Guadalhorce», de 340 tons., que naufragó en el mar de las Antillas en 1933.

El *mare velivolum*, mar poblado de velas, que cantó Virgilio, ya no lo es. Y mucho menos para que los veleros españoles, reducidos a la navegación costera y amenazados también de una grave crisis por las obligaciones que la novísima legislación impone a sus armadores.

JUAN B. ROBERT.



TUBOS DE HIERRO Y ACERO

SOLDADOS Y SIN SOLDADURA

DE TODAS CLASES Y PARA CUALQUIERA APLICACIÓN

TUBERIAS Y SERPENTINES, SEGUN PLANOS

ACCESORIOS MALLEABLES, MARCA B. S. I. G.

ROBINETERÍA PARA VAPOR, AGUA Y GAS - HERRAMIENTAS PARA

TUBOS - MANÓMETROS - TERMÓMETROS - PIRÓMETROS, ETCÉTERA

COMPañIA GENERAL DE TUBOS (S. A.)

CASA CENTRAL: BILBAO, Alameda de Urquijo, 37 - SUCURSALES: MADRID

BARCELONA - SEVILLA. - Talleres y Almacenes principales: BARACALDO (Vizcaya)

SUCURSAL DE GIJÓN: PLAZUELA DE LA ESTACIÓN DEL NORTE, NÚMERO 3

Baquera, Kusche & Martín, S. A.

(Casa fundada en 1847)

Consignatarios de Buques - Agentes de Aduanas y Transitarios

Casa central en Málaga - Sucursales en:

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

Dirección { telegráfica } BAKUMAR
 { telefónica }

El control de la industria hullera inglesa

EL SINO DEL PROYECTO DE LEY SOBRE LAS MINAS DE CARBÓN :-:

El Gobierno se ha visto obligado a doblegarse ante la tempestad de oposición originada ante el proyecto de ley de reorganización de las minas de carbón, por lo que éste será retirado y uno nuevo le sustituirá más adelante en la Cámara. El proyecto nunca gozó de popularidad entre la industria carbonera y al ser examinado más de cerca surgió una fiera oposición por parte de los patronos mineros, principalmente sobre la base de que era indebidamente coactivo en el aspecto de las fusiones forzosas, y les privaba de la iniciativa de fusión voluntaria, abandonándoles a las consecuencias del costo. Es obvio que las fusiones carboneras, para ser efectivas, deben ser el resultado natural del interés mutuo y que la unión forzosa no tendería a disminuir el costo de producción, pudiendo demostrarse que sería positivamente perjudicial para la industria. La fusión natural ha hecho buenos progresos en los últimos años sin la intervención del Gobierno, como lo atestiguan bien conocidas manifestaciones de esta índole en el Sur de Gales, Midlands, Yorkshire y Escocia; se lograron tales progresos, que el 75 por 100 de la producción hullera es ahora producida por menos de 150 empresas. Con el proyecto de ley en la forma que se presentaba, los propietarios mineros no podrían escoger sino aceptar cualquier plan de fusiones carboneras que el Gobierno propusiere, con todos los riesgos financieros, pero sin una adecuada garantía y en ningún caso sin una indemnización estipulada.

Sostienen los propietarios mineros que tales poderes de «reorganización» equivaldrían a la confiscación y debe impedirse que se logren. Ciertamente que el proyecto no fué tra-

zado con conocimiento profundo de la industria y no es sorprendente que haya corrido tal suerte. Ahora la industria tendrá que esperar el nuevo proyecto de ley y habrá más demora e incertidumbre, preocupando entre tanto la concepción de largas perspectivas, un estado de cosas para la industria, que ha sufrido ya demasiado, con graves consecuencias.

ALARMANTE DESCENSO EN LAS EXPORTACIONES :-:

Mientras estas molestias importunan a la industria y dificultan sus operaciones, el comercio de exportación de hulla inglesa está sufriendo un alarmante descenso. Ha llegado la hora de ocuparse de la situación y de formular una política que logre restaurar la vitalidad de esta rama tan importante del tráfico de exportación en Inglaterra, de la cual tanto depende la actividad de su navegación «tramp». La experiencia de este año ha sido lamentable. En cuatro meses sucesivos los envíos a ultramar han estado por bajo de 3.000.000 de tons., haciendo el total de ese período nada más que 10.536.362, o sea 1.738.624 tons. menos que el pobre «record» del año pasado. A este paso, las exportaciones del año prometen alcanzar una triste cifra, aún comparada con los datos precedentes de los últimos años. El año pasado se exportó carbón por importe de 38.714.134 tons., que fué la menor cantidad registrada desde 1926, el año de la huelga, y desde entonces las cifras no pueden tener comparación con los datos de la post-guerra y de la ante-guerra, que en 1913 eran 73.400.000 tons. y en 1923, el año «record», alcanzó a 79.459.000 toneladas. Comparado con 1913 el total de expediciones de hulla, «cok» y combustibles de fabricación—incluyendo los suministros a bu-

ques extranjeros — de 55.535.364 tons. señala el vertiginoso descenso de 42.000.000 de toneladas.

CONDICIONES QUE CAMBIARON EN LA INDUSTRIA :-:

Indudablemente, todo ha cambiado desde la guerra. El petróleo ha sustituido al carbón en todas las escuadras navales, en muchos de los ferrocarriles del mundo y en casi la mitad de la Marina mercante mundial, mientras en el mismo período la competencia alemana, polaca, rusa y turca llegó a ser casi un factor dominante en el mercado de exportación. Luego, en años sucesivos, tuvo lugar el establecimiento de contingentes de importación en los principales mercados europeos, que más adelante redujeron las exportaciones inglesas, y, finalmente, la pérdida virtual del mercado italiano como consecuencia de la guerra italo-abisinia. Estos hechos y tendencias de suma importancia estaban allende el control y sería vano censurar a la industria carbonera por el descenso resultante; pero desde que la industria se sometió a la dirección controladora del Departamento de Minas, ha habido factores que también han militado contra el comercio de exportación. No es menos el trastorno originado a los cupos de exportación de las cuencas carboneras de Midlands y Yorkshire que han reducido notablemente sus envíos a ultramar desde los puertos del Humber, mientras que la duda existente acerca de los nuevos precios de la Central de Ventas ha gravado grandemente a los exportadores en la competencia para las transacciones de este año y ha sido la causa de una considerable pérdida negocios. Ligado a esto está, desde luego, el alza de precios determinada por las mejoras concedidas a los mineros, que los consumidores nacionales han convenido en pagar de mejor o peor gana, pero que no puede aplicarse a los compradores extranjeros, sin comprometer el futuro del tráfico de exportación. Aún falta por saber como la Central Board se ha sobrepuesto a esta situación en el acuer-

do que acaba de tomarse sobre la Central de Ventas, después de las deliberaciones que tuvieron lugar hace una o dos semanas. Que a los distritos exportadores, para los cuales el tráfico con el extranjero es vital, se les concediesen adecuados contingentes de producción y una participación más generosa en el consumo nacional, o que se les prestase ayuda financiera por medio de un tributo sobre los distritos carboneros dedicados al interior, eran las conclusiones a decidir y aún no se sabe con exactitud hasta donde ha llegado el acuerdo tomado sobre estos puntos.

Entre tanto, el plan de la Central de Ventas que iba a ponerse en vigor el primero de julio, ha sido diferido hasta primero de agosto. En sí misma esta demora no puede ser grave, pero asume otro aspecto cuando significa que durante más de la mitad del año los comerciantes y exportadores han quedado en completa duda en cuanto a los futuros precios, y han tenido que tomarse el riesgo de hacer ventas anticipadas, o dejarse ir por la borda valiosos contratos. Esta es la situación de hoy y no puede decirse que sea conducente a mantener y mucho menos a aumentar el tráfico inglés de exportación.

EL CONVENIO INTERNACIONAL Y LA COMPETENCIA :-:

La competencia extranjera en el carbón nunca descansa. En el caso de Polonia, sus malos efectos han sido modificados considerablemente por el convenio anglo-polaco hecho en 1934, que ha servido para asegurar una participación más equitativa de Inglaterra en el tráfico extranjero, pero hasta la fecha no se concertó ningún convenio con Alemania, su competidora más vigorosa. Durante el pasado año, el progreso hecho por el carbón alemán en el mercado del mundo, ayudado por atraentes permutas, ha sido de lo más notable, ascendiendo las exportaciones a 26.800.000 tons. métricas, que comparadas con 21 millones 900.000 del año anterior acusan un aumento de 4.900.000 tons., contra una mer-

ma británica de 945.746 tons. en el mismo período. Si el convenio con Polonia ha tenido suficiente éxito al prevenir un exceso de competencia, surge la pregunta: ¿no es posible hacer extensivo el convenio a Alemania y efectuar un pacto anglo-germano-polaco para proporcionar a cada país su justa participación en el mercado de exportación como, por ejemplo, se ha hecho en el caso del convenio internacional del «cok»? Es posible que Alemania accediere gustosa a entrar en tal convenio. Ciertamente, Alemania estuvo dispuesta a ello hace unos años, pero entonces la industria hullera británica no estaba organizada nacionalmente para negociar, y nada se hizo. Hoy el caso es diferente: la industria hullera británica está organizada y en condición de hacer negociaciones en pro de sus diversos intereses como si fuesen uno solo.

EL VALOR DE LOS TRATADOS COMERCIALES —

Lo que el Gobierno inglés puede hacer para ayudar a su comercio de exportación hullera es dar a los propietarios mineros una mano más libre, y proseguir la política de mutuos tratados comerciales que ha sido acompañada de buenos resultados dondequiera que fué aplicada. En los países báltico-escandinavos ha tenido éxito al recuperar y mantener el volumen de exportaciones británicas, así como en el Canadá, en cuyo dominio los envíos han progresado firmemente hasta más del 1.000.000 de tons. al año. En la Argentina,

debido a la depresión del tráfico allí existente, el tratado inglés no se ha visto acompañado del mismo éxito, pero al fin ha contribuido a mantener un seguro modesto término medio de exportaciones, que se espera aumenten en el futuro. La capacidad de compra británica es una formidable palanca, y manejada adecuadamente por el Gobierno puede ser utilizada para desarrollar su tráfico carbonero en muchos mercados donde está languideciendo.

Hay necesidad de ello, pues la competencia extranjera sigue aumentando y ya no está confinada a Alemania y Polonia solamente. Bélgica y Rusia se están haciendo formidables. Los carbones sud-africanos y japoneses están siendo llevados más allá de su campo, el carbón de la Cochinchina está llegando a Francia en cantidades progresivas, y el carbón turco está haciéndose una plaza fuerte en el Mediterráneo oriental, mientras que el mercado británico en el Canadá encuentra constante e intensificada competencia de Nueva Escocia y los Estados Unidos. Ahora que el Consejo de la Central de ventas tiene el encargo de fijar los precios, ¿es mucho confiar el que se tome seriamente en consideración el comercio de exportación y que de no reducir los precios actuales, entonces se aumente la producción hullera hasta la capacidad total de las empresas, para que el costo barato de producción permita al carbón británico recuperar su anterior lugar en los mercados del mundo?

J. THOMPSON

Londres-junio.

Sucs. de Morgan & Elliot, de Gijón (S. A.)

MAQUINARIA EN GENERAL Y ACCESORIOS
 PARA MINAS Y LA MARINA

MARQUES DE SAN ESTEBAN, 66
 Teléfono 11-16 GIJÓN Apartado 27

NUEVO PROYECTO DE LEY DE BASES

LA PROTECCIÓN A LAS INDUSTRIAS Y COMUNICACIONES MARÍTIMAS

El ministro de Comunicaciones, Sr. Blasco Garzón, ha presentado últimamente a las Cortes un nuevo proyecto de ley de bases de protección a las industrias y comunicaciones marítimas que, por cierto, es de imperiosa necesidad su aprobación para que la navegación pueda salir de la difícil situación en que se halla. La Comisión parlamentaria de Comunicación, acordó abrir por quince días una información pública, sobre el proyecto-ley de Bases que insertamos a continuación:

Base I.—Las entidades oficiales y los concesionarios de monopolios o de servicios públicos utilizarán para sus importaciones y exportaciones por vía marítima los buques nacionales, mientras el transporte se efectúe en condiciones similares a las de los buques extranjeros y el flete no exceda en más del 10 por 100 del cotizado por éstos.

Se creará una patente de transporte de emigrantes de la que todos los buques dedicados a este tráfico deberán proveerse. La concesión de esta patente a los barcos extranjeros y los reconocimientos que éstos deben sufrir, se subordinarán a la condición de reciprocidad.

Base II.—Se reservan a la bandera y construcción nacionales los servicios de puertos, la navegación de cabotaje, los monopolios, la pesca litoral y la de gran altura, las obras de puertos y los trabajos de dragado, salvo que, siendo de construcción extranjera dichos buques y artefactos, estuvieran autorizados, antes de promulgarse esta ley, para efectuar determinados tráficos o prestar ciertos servicios. El reglamento de esta ley determinará las excusas que por razón de precio, de plazo de entrega o de otras consideraciones puedan concederse.

Base III.—Las asistencias y salvamentos en aguas jurisdiccionales serán libres, pero en los puertos, radas, bahías, canales, ríos, rías y playas quedan reservados a los buques de bandera y construcción nacionales, y, si éstos no existen, a los de pabellón nacional, salvo caso de urgencia o incapacidad. Con análogas excepciones se reservan los remolques en aguas jurisdiccionales a los buques de bandera y construcción española.

Base IV.—Se encomienda al Gobierno la adaptación de la actual legislación de puertos a la mejora de los servicios de los mismos, reduciendo los gastos e impuestos que gravan a la navegación, y también la igualación de los requisitos de orden fiscal y aduanero para la navegación de cabotaje y el transporte ferroviario. Se dictarán las normas oportunas para facilitar el establecimiento de billete y talón corridos.

Base V.—Los buques de vapor y de motor, tanto nacionales como extranjeros, en viajes de navegación de altura que toquen en puertos españoles de la Península o de las Islas Baleares, con procedencia de puertos extranjeros o con destino a éstos, satisfarán un impuesto de 0,75 pesetas por tonelada de registro neto. El reglamento determinará las condiciones en que este impuesto podrá ser reducido cuando las Empresas deseen pagar anualmente y no por viaje.

Del mismo modo se establecerán los impuestos de tráfico marítimo para las navegaciones de cabotaje y gran cabotaje, tanto para las mercancías como para los pasajeros, sobre las bases de 0,10 pesetas a una peseta para las primas y 0,25 pesetas a 7,50 pesetas para los últimos.

Las Agencias o Representaciones en España de las Compañías de navegación extranjeras satisfarán el impuesto de Utilidades en exacta reciprocidad con el que las Agencias españolas satisfagan en los respectivos países extranjeros.

El reglamento fijará las exenciones de derechos, arbitrios, obviaciones y tarifas por servicios oficiales que disfrutará los buques que sirvan las líneas subvencionadas o que se dediquen a la difusión y propaganda en el extranjero de los productos españoles, así como las rebajas que en los Aranceles consulares puedan concederse a los emigrantes.

Los actos y contratos referentes a constitución, disolución y modificaciones de Compañías españolas, con motivo de la aplicación de esta ley, quedan exentos de todo impuesto durante los dos primeros años de la vigencia de aquella.

Base VI.—La nacionalización de los buques extranjeros continuará sujeta al pago de los derechos arancelarios. Queda prohibida la importación de buques de más de diez años de edad, salvo casos muy excepcionales a juicio del Gobierno y con la condición de no poder disfrutar subsidio ni privilegio alguno del Estado. En todo caso, los buques que se pretende nacionalizar deberán poseer la más alta categoría de una entidad clasificadora oficialmente reconocida.

Base VII.—Los buques nacionales de vapor o de motor que efectúen navegación de altura, disfrutarán de una prima básica de 0,10 pesetas por tonelada de registro bruto y día mientras permanezcan en la mar y 0,06 pesetas mientras se encuentren en puerto. Esta prima será modificada cada año a partir del fin del primero de vigencia de esta ley, en función de las fluctuaciones de nuestra moneda, del número índice de fletes en el mercado mundial y demás factores que intervienen en los fenómenos económicos de la navegación.

El reglamento determinará las circunstancias necesarias para que la permanencia en la mar y en puerto puedan ser consideradas como tales a los efectos de este artículo, así como

los requisitos que respecto a dotación y armamento han de cumplir los buques que disfruten de este beneficio. La suma de las primas de puerto durante el año nunca será superior a la de las primas de mar.

A partir de 1 de Enero de 1937 no percibirán prima alguna los buques que en dicha fecha cuenten treinta años de edad, disminuyéndose este límite cada año en una unidad hasta llegar al 1 de Enero de 1947, fecha en la cual quedarán excluidos del derecho a la percepción de primas los buques que tengan entonces más de veinticinco años. El reglamento regulará las dispensas de edad otorgables a los buques dedicados a los transportes de sal, carbón, minerales y productos químicos a granel, así como a los buques que hayan sufrido refección.

La prima básica será bonificada por los siguientes conceptos: construcción nacional del buque, edad, tráfico exterior, velocidad, transporte de frutas al extranjero y servicio regular. La suma de las bonificaciones no excederá del importe de dicha prima.

Los buques de vela y mixtos de altura disfrutarán de una prima básica igual al 10 por 100 de la correspondiente a los vapores y tendrán también derecho a bonificaciones.

Los buques de pesca de gran altura construídos en España gozarán del derecho a primas a la navegación durante los viajes inicial y final de cada campaña pesquera.

No podrán percibir prima a la navegación los buques del Estado, Región, Provincia ni Municipio, así como tampoco los pertenecientes a monopolios o a Empresas en las que dichas entidades públicas tengan participación.

Base VIII.—Se establecen dos clases de compensaciones a la construcción naval: una, cuyo importe será igual a la diferencia entre los precios nacionales y extranjeros de los materiales que se empleen en la construcción y que se produzcan en España; otra, como precio al trabajo, que, sumada con la anterior, coloque a la construcción nacional dentro del margen de protección oficial a esta industria.

Estas compensaciones serán también aplica-

bles a las transformaciones de mejora comercial que se introduzcan en los buques existentes.

Tendrán derecho a compensaciones los barcos de cien o más toneladas de registro bruto, así como los de más de 25 caballos efectivos cuyas máquinas sean de construcción nacional.

No percibirán compensaciones a la construcción naval los buques señalados en la base anterior como exceptuados de percibir primas a la navegación.

Cuando se trate de desnacionalizar un buque que haya percibido compensación, se reintegrará al Tesoro la parte alícuota correspondiente del auxilio recibido, considerando que la totalidad de éste corresponde a los quince primeros años a partir de la construcción o modificación. Se exceptúan los buques que se construyan según lo que preceptúa la base II.

Durante los cinco primeros años de la vigencia de esta ley se concederán primas al desguace en España, de buques de motor o de vapor de más de veinticinco años de edad, siempre que el importe de aquéllas sea invertido en construcciones nuevas o en mejora de buques existentes de la propiedad del armador del desguazado. Estas construcciones o mejoras tendrán derecho a las compensaciones ordinarias, pero el armador por cuya cuenta se efectúe la nueva construcción por desguace, percibirá una prima igual a la compensación de premio al trabajo que se conceda al constructor. El Gobierno podrá limitar, antes del principio de cada año, el tonelaje global que se desguazará durante el mismo.

Las Empresas armadoras que hayan devenido durante un año por primas a la navegación una suma superior a 500.000 pesetas, vendrán obligados a reservar una fracción de dicha cantidad para reemplazar o transformar en España, y dentro del plazo que se fije, los buques que a juicio del Gobierno lo necesiten.

Base IX.—Se creará un Instituto de Crédito Naval, cuya misión será la de autorizar y facilitar los préstamos que los Armadores y constructores soliciten de los establecimientos

bancarios y de ahorro nacionales, con el fin de fomentar el material naval y con bonificaciones por el Estado de la tasa de interés, sin que aquél asuma garantía alguna frente a los prestamistas.

La garantía de los préstamos será la primera hipoteca sobre el buque debidamente clasificado y asegurado contra todo riesgo y toda reclamación de crédito privilegiado.

El reglamento determinará la cuantía, duración y demás condiciones de los préstamos en relación con el valor del buque, las penalidades y procedimientos de ejecución contra los morosos, el volumen máximo de operaciones y la clase y condiciones de los valores que se hayan de emitir.

Base X.—Se definirán las diversas clases de buques, artefactos, máquinas, calderas etc., así como las de navegación, nacionalidad de armadores y constructores y las de tráfico.

Base XI.—Se permitirá la venta de buques al extranjero a cambio de la obligación de construir otros en España con la proporción de tonelaje que se fije en el reglamento.

Base XII.—Las Empresas beneficiarias de los subsidios consignados en esta ley, vendrán obligadas al cumplimiento de las disposiciones legales de carácter social, ateniéndose, entre otras, a las normas de Convenio internacional referente a la fijación de salarios mínimos de Abril de 1930, y afectarán a la garantía de dicho cumplimiento las sumas obtenidas del Estado. También destinarán una fracción de aquéllas al sostenimiento del Montepío Nacional y demás instituciones benéficas en forma análoga a la actualmente en vigor.

Base XIII.—En los presupuestos del Ministerio de Comunicaciones y Marina mercante, se consignarán las cantidades necesarias para sufragar los importes de los subsidios que se conceden por esta ley.

Base XIV.—La presente ley, regirá durante veinte años, contados a partir de la fecha de su promulgación.

Dado en Madrid a 8 de Mayo de 1936.—
El Ministro de Comunicaciones y Marina mercante, *Manuel Blasco Garzón*.

Proyecto de una Central de Fletamentos

Nuevamente vuelve a ser objeto de especial atención por parte de los navieros dedicados al Cabotaje restringido el estudio de un proyecto para la creación de una Central de fletamentos, a fin de que ésta les sirva de defensa contra el actual envilecimiento de los fletes y que la explotación de los buques pueda ser remuneradora, evitando se les originen las importantes pérdidas que sufren y que serán más cuantiosas de ahora en adelante, con las Bases de trabajo para las tripulaciones, en vigor desde el primero de mayo pasado.

Ya en distintas ocasiones se trató de llegar a una inteligencia entre los armadores dedicados al tráfico de cabotaje restringido, sin que cristalizase aquella, a pesar de que se hacía bien patente la necesidad de unión que, de haberse entonces logrado, hubiera evitado muchas de las cuantiosas pérdidas irrogadas a los navieros en los últimos años. Pero hasta ahora no fueron pocos los que entendieron conveniente no sacrificar su libertad comercial, y los egoísmos particulares vencieron a los intereses comunes, manteniéndose separados y con notorio perjuicio para todos, como hoy muchos son en lamentar.

En los momentos actuales, ante la aguda depresión en el tráfico marítimo y la difícil situación creada a los navieros con las recientes Bases de trabajo para el personal de los buques, puede decirse, sin incurrir en exageración, que ha llegado la hora de decidir entre abandonar inmediatamente la industria, continuarla hasta la definitiva ruina o intentar la salvación común, para lo cual es imprescindible una perfecta unión de todos, es decir, un decidido propósito de sacrificio de algo para salvar el resto. Por ello, si los navieros se deciden esta vez a seguir el único camino de su salvación, irán a adherirse y ponerse a completa disposición de los organizadores de la Central de Fletamentos que se proyecta.

Dado el estado precario en que ha llegado a colocarse el tráfico marítimo, donde es muy considerable un sobrante de tonelaje sin ocupación y una baratura de tipos de flete, producto de tal depresión, es imprescindible la fijación de fletes mínimos como medida de absoluta necesidad para que vuelva la prosperidad, en lo que cabe, a la industria naviera. Y para conseguir esto, habrá de crearse antes la Central de Fletamentos, cuyo organismo deberá intervenir, o más bien realizar, todas aquellas operaciones relacionadas con el fletamento y distribución del tonelaje afecto a la misma, ya que la experiencia de anteriores inteligencias entre navieros han demostrado que mientras éstos tengan libertad de fletar, nada práctico se conseguirá, pues aun el compromiso de satisfacer fuertes multas o la previa aceptación de otras penalidades, en las que se pudiera incurrir, o la constitución de un fondo de garantía, no pueden evitar las inteligencias entre algunos armadores y fletadores a espaldas de la Central. Precisamente por entender lo contrario fracasaron todos los intentos anteriores. Y estos fracasos son los que hubieron de lamentarse más tarde ante el catastrófico estado del negocio naviero, que encontró a los armadores carentes de la necesaria unión para evitar el desastre y llevados a una competencia mutua en el afán supremo de querer sobrevivir en una lucha contra la realidad.

Suponemos que las duras lecciones de años atrás hayan convencido a los navieros de que es preciso la inteligencia que ahora se gestiona y el necesario sacrificio de parte de sus intereses en pro de un bien general, del que más tarde todos disfrutarán por los beneficios que, sin duda alguna, habrá de reportarles la Central de Fletamentos, tal como se proyecta o con ligeras modificaciones. Si, por el contrario, se pretende ir a la constitución de un or-

ganismo, con el propósito de conservar todo lo que cada uno tiene y de lograr un beneficio a costa de un tercero, puede anticiparse que nada se habrá conseguido. Y las lamentaciones, cuando la realidad haga ver el error en que nuevamente se ha incurrido, serán completamente estériles.

Pero confiemos una vez más en que los navieros se hayan dado ya perfecta cuenta de que es imposible continuar sobreviviendo sin

una fórmula orientada hacia un bien común, y que éste no será realidad mientras que no se llegue a la creación de la Central de Fletamentos, que se intenta para los buques dedicados al cabotaje restringido, el tan acertadamente denominado «cenicienta de la navegación», y, por ende, el más llamado a agruparse, por ser también el más débil de la comunidad naviera.

EL CAPITÁN RECKLESS

SOCIEDAD METALURGICA DURO-FELGUERA

Compañía Anónima.- Capital social: 78.000.000 de pesetas



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

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

Sulfato amónico con 20 a 21 por 100 de nitrógeno.

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

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

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

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

←····→ F L O T A ←····→

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

Dirección Postal:

MADRID
Alcalá, 55-Apartado 529.

GIJÓN
Apartado 51.

LA FELGUERA
(Asturias).

Telegramas - Telefonemas:

Duro

Duro

Duro-Sama



MERCADO DE FLETES

La paralización de este mercado, durante la primera quincena de junio, ha sido absoluta, ya que el número de operaciones de fletamento concertadas fué verdaderamente insignificante. Esta inactividad es motivada principalmente a la imposibilidad de efectuar embarques de carbones por los cargaderos del ferrocarril de Langreo desde el 27 de mayo, y ahora a la huelga minera declarada el día 4 del actual, conflicto que entorpece el despacho de los buques, pues actualmente sólo pueden éstos ser cargados por los turnos del f. c. del Norte y exclusivamente con aquellos carbones que están apilados en los depósitos de los puertos.

Aparte de esta anormalidad, no hay grandes necesidades de tonelaje en el mercado, cuyos requerimientos son cada vez más moderados. Sólo circulan algunas órdenes para buques de pequeño porte con destino a puertos del Cantábrico y Galicia; para el Sur y Mediterráneo, los pedidos se dirigen a reducidos tonelajes y más bien a bodegas. Pero todos estos requerimientos, no llegan a ultimarse por la imposibilidad de servir carbones mientras duren las circunstancias actuales de anormali-

dad, por los conflictos sociales planteados que tanto afectan a nuestro tráfico marítimo.

La paralización de buques en puerto es muy considerable, tanto por la desanimación del mercado desde semanas anteriores, como ahora por la huelga minera. Ello causa serios quebrantos a los navieros, aumentados en los momentos presentes por las nuevas bases de trabajo para las tripulaciones, implantadas desde 1.º de mayo y que aún no han sido modificadas.

Los tipos de flete para las operaciones concertadas en estos días apenas si han experimentado variación, siendo semejantes a las cotizaciones de la segunda quincena de mayo. Sin embargo, se observa la firme tendencia a mejorarlos por parte de los navieros, puesto que los precios actuales no son todavía remuneradores, y se confía en que lo consigan en gran parte así que se logre normalizar la situación de la industria hullera.

Los mercados de retorno continúan desanimados y sin interés para los armadores, dado el poco negocio que tienen aquellos. Los cargamentos de madera para minas se encuentran muy restringidos.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

Bilbao	— Vp.	500 ts.	Ptas. 10,50	Langreo
Id.	»	130 ts.	» 12,—	Norte.
Santander	»	350 ts.	» 11,—	Langreo
Sevilla	»	4.500 ts.	» 14,75	Id.
Tarragona-Barcelona	»	3.300 ts.	» 17,50	Id.
Barcelona (bodega)	»	6.300 ts.	» 17 y 18	Norte.

AVILÉS a

Zumaya	— Vp.	200 ts.	Ptas. 17,—
Requejada	»	200 ts.	» 10,—
Betanzos	»	220 ts.	» 14,—
Coruña	»	210 ts.	» 12,—

S. E. de PRAVIA a

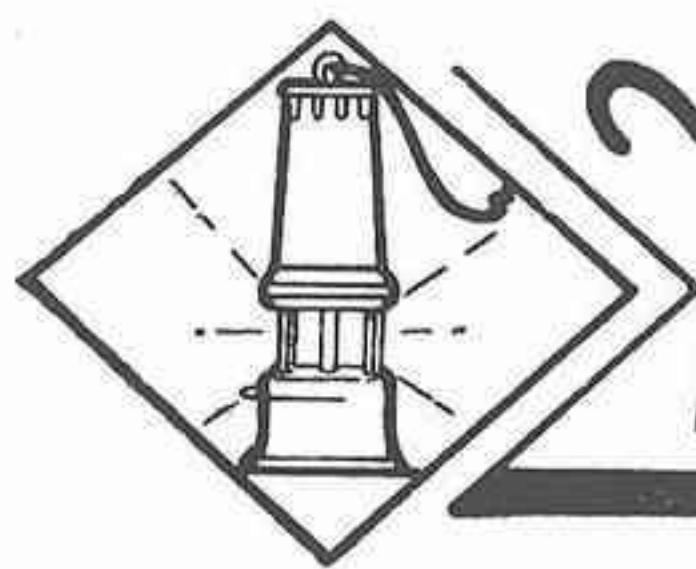
San Sebastián	— Vp.	230 ts.	Ptas. 16,50
Santander	»	1.000 ts.	» 7,50
Ferrol	»	135 ts.	» 14,—
Marín	»	240 ts.	» 17,—

RETORNOS:

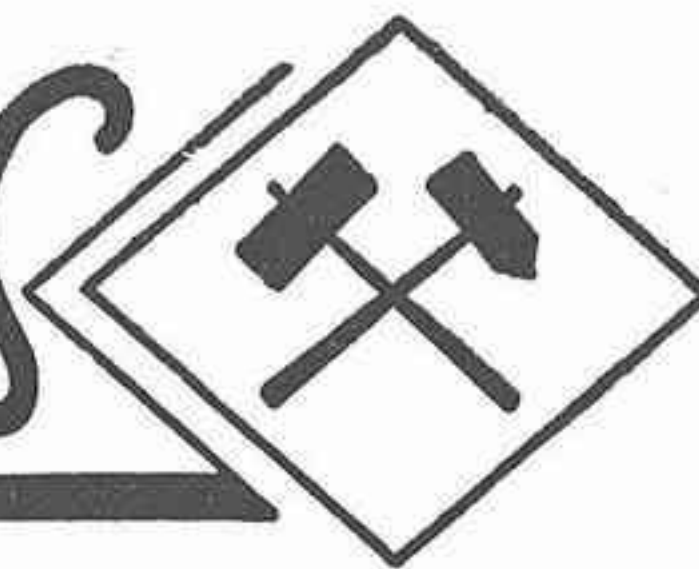
Zumaya-Gijón	— Vp.	130 ts. cemento	Ptas. 12,—
Bilbao-Musel	»	1.000 ts. mineral	» 5,—
Jubia-Musel	»	300 ts. pinos	» 11,50
Sta. Marta-Musel	»	130 ts. tablilla	» 12 m ³
Torrevieja-Musel	»	1.000 ts. sal	» 12,—

VILLAR & C^{ia} BARCELONA
 FLETAMENTOS ♦ COMPRA Y VENTA DE BUQUES ♦ CONSIGNACIONES
 6, VIA LAVETANA ♦ Teléfono 23078

Telegramas
SPANIARD



MERCADO DE CARBONES



La persistencia de conflictos sociales en esta región, tales como la huelga del f. c. de Langreo y la declaración de paro en todas las minas, decretada por los obreros el día 4 del actual, han producido una completa quietud en el mercado asturiano de carbones. Circulan, no obstante, algunas demandas para granos; pero sin grandes prisas, puesto que son requerimientos a servir cuando la normalidad lo permita.

Existe la impresión de que la solución de la huelga minera no se hará esperar por mucho tiempo, ya que los representantes del Sindicato Minero Asturiano continúan activamente sus gestiones cerca del Gobierno para resolver el conflicto, y éste parece decidido a poner en práctica determinada fórmula que se supone dé fin a la huelga. La «Gaceta» del día 13, publica un proyecto de Ley por virtud del cual el Estado se convertirá en patrono, en unión de los empleados y obreros, de las explotaciones mineras que paralicen sus propietarios sin causa justificada.

A pesar de la imposibilidad que existe para dar salida a los carbones apilados en las plazas de las minas, debido en primer lugar a la huelga del f. c. de Langreo — declarada a fines de mayo y que aún continúa sin que pueda anticiparse nada sobre su solución —, y más tarde a la minera, las existencias de carbón van en disminución, pudiendo calcularse que éstas son representadas en la actualidad por 400 mil tons. De ellas corresponden aproximadamente a cribados 43.000; a galletas 30.000;

a granzas 56.000; a menudos 225.000 y el resto a otras especialidades.

Los embarques de carbones por estos puertos, a partir del día 4 del actual, han estado limitados a los carbones apilados en los depósitos de los mismos, los cuales están quedando completamente limpios. Por Avilés fueron bastante activos los cargues efectuados en la primera decena de junio, pues alcanzaron a 28.822 tons. Gijón-Musel y San Esteban experimentaron un importante descenso, registrando solamente 23.010 tons. el primero y 16.880 el segundo.

En los distintos turnos hay un regular número de buques sometidos a los mismos, ya que por los del f. c. de Langreo no se hacen despachos desde fines de mayo y se han hecho algunas anotaciones de barcos en estos días. En cuanto a los cargaderos del Norte, al concurrir allí ahora la mayoría del tonelaje, las inscripciones son bastante importantes, si tenemos presente las circunstancias de anormalidad actuales.

Los precios para 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 »

Los compradores libres, como en fechas anteriores, obtienen rebajas de 4 a 6 pesetas sobre dichos precios.

SERVIR pronto y bien es la costumbre de REEM

Siempre tenemos existencias de toda clase de lubricantes :-: Consúltenos sus necesidades

Sociedad Anónima REEM

Apartado 111

OVIEDO

Teléfono 4038



MERCADOS EXTRANJEROS



CARBONES

Continúa paralizado el mercado de Cardiff, con limitada demanda, lo mismo en el interior que fuera de las Islas. Ninguna variedad constituye excepción favorable; acaso pudiera registrarse una nota de relativo optimismo en la posición de menudos y medianos, pero solo pocos días; los cribados tienen salida difícil y los «stocks» son cada día más considerables. La preocupación de las empresas vendedoras, por las dificultades de pagos en España, comienzan a despejarse ante las promesas que se han hecho a este respecto de que esas dificultades van a ser prontamente resueltas.

Hay relativa actividad en la zona de Swansea, aunque la demanda exterior flojea. Las antracitas y los gruesos, cortados a máquina, abundan y se ofrecen con exceso. Los finos, variedades buenas, se han cotizado altos a veces; pero de nuevo vuelven a caer. Tienen buena salida los bituminosos y las mejores calidades de granzas lavadas. En general hay oferta excesiva, mientras la demanda más bien decrece.

La posición del mercado de Newcastle está desfavorablemente afectada por la falta de tonelaje disponible. Por lo demás es firme el tono de este mercado en sus calidades típicas. Así los Tyne y Durham, en sus clases superiores, mantienen cotizaciones anteriores, especialmente para las salidas tradicionales del Báltico. Los menudos de aquel origen y en general de toda esta importante cuenca, tienen demanda muy activa y a precios relativamente elevados. Se exceptúan las variedades para gas que se ofrecen a precios de mínimo.

No hay variedades apreciables en la cuenca de Glasgow. Los Fife, tamaños grandes, son bastante solicitados; así mismo variedades para consumo que han visto ascender sus anteriores cotizaciones y días hubo en que llegaron a escasear. El mercado interior es el que se muestra menos activo.

FLETES

Las condiciones en general son de retraimiento y paralización, debido sobre todo a la incertidumbre que pesa sobre los mercados de granos. Las compras de cereales han caído al mínimo a causa de la parsimonia con que proceden los importadores y a las dificultades de pagos que están haciendo imposible el tráfico entre naciones. El mercado exterior de carbones flojea también, salvo en contados sectores donde aparece todavía animado, como sucede en el Mediterráneo.

En el sector del Plata la inconstante temperatura retarda el desarrollo de las labores agrícolas en la cosecha del maíz; eso se une a la poca demanda de Europa que se resiste a pagar los precios actuales de aquel cereal; existe, en cambio, alguna demanda del Pacífico, norte, y de Japón, para el próximo Julio. Ha sido cerrado un buque para cargar en San Francisco, destino Los Angeles Vancouver a 14/—.

En el sector de Norteamérica no han variado las anteriores condiciones y hasta el tráfico de desguaces y chatarra que constituyó en ocasiones una importante actividad, ha caído pesadamente. Lo mismo sucede para los cargadores de granos de Montreal a quienes afectan tanto aquellas condiciones del mercado europeo a que nos hemos referido antes. Para los azúcares cubanos hay, al contrario, buena y persistente demanda. Se hacen fletes de aquellos puertos a Rotterdam, buque de 7.500 tons., para junio, del 10 al 25, al tipo de 13/9; y fletes parecidos se pagan al R. U.

No hay rasgos dignos de singular mención en el Extremo Oriente y ha caído la demanda de tonelaje para el embarque de las legumbres soja; también se ofrece con exceso tonelaje en los puertos arroceros. Se hacen fletes de 10.000 tons., para cargar en junio, de Saigón a Hamburgo, por Dakar y Burdeos, con opción, al tipo de 21/—.

FRANCIA

Prosigue la intranquilidad y el desconcierto general que han suscitado los movimientos obreros y que, naturalmente, han alcanzado también a las cuencas mineras. En Nord y Pas-de-Calais 150 mil mineros cesaron hace días en los trabajos y ocuparon pacíficamente las minas. Se celebraron luego reuniones entre empresas y operarios y, a consecuencia de ellas, se llegó a acuerdos de salarios y jornadas que representan un aumento de 12 por 100 en los cargos de trabajo actuales. La memoria que acaba de publicar la «Sociedad Honillère de Sarre-et-Moselle» se refiere a los resultados de la prohibición de importaciones de carbón del Sarre. La anulación de estos carbones no influyó favorablemente en el mercado interior ni mejoró las ventas, porque lo compensó la reducción del consumo en Francia y una caída en las exportaciones. Los precios no han variado y permanecen a un nivel de 35 por 100 más bajos que eran en 1930. Esta importante empresa cierra el ejercicio con un beneficio de 4.545.431 fcs.

BÉLGICA

La situación de los mercados belgas, en general, es satisfactoria. El tiempo que permanece crudo e invernal, estimula el consumo doméstico. Una nota desfavorable hay que registrar, sin embargo: las perturbaciones habida en el puerto de Amberes. Los salarios de los mineros fueron reducidos en un 2 y medio por 100 a consecuencia de la baja de precios de los artículos de primera necesidad.

ALEMANIA

Ha mejorado con respecto a la anterior quincena la posición de la industria hullera de las principales cuencas; lo mismo en el mercado interior, en las distintas ramas industriales y en el consumo ferroviario, que en las variedades de exportación. La única que declina en sus cifras anteriores es la exportación a Italia. La B. G. Hibernia ha publicado recientemente la memoria correspondiente a 1935. Los beneficios ascienden a 6,5 millones de Reichsmarks, algo menos de lo que fué en el anterior. El capital social es de 150 millones.

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.....	14/9 a 15/
Menudos de Tyne.....	11/6 a 12/

GRANOS

Almirantazgo superior.....	19/4 1/2 a 19/6
Almirantazgo corriente.....	19/ a 19/4 1/2
Corrientes Cardiff.....	18/3 a 18/6
Secos superiores.....	19/ a 19/3
Secos corrientes.....	17/9 a 18/3

MENUDOS

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

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

El tráfico en el puerto de Londres

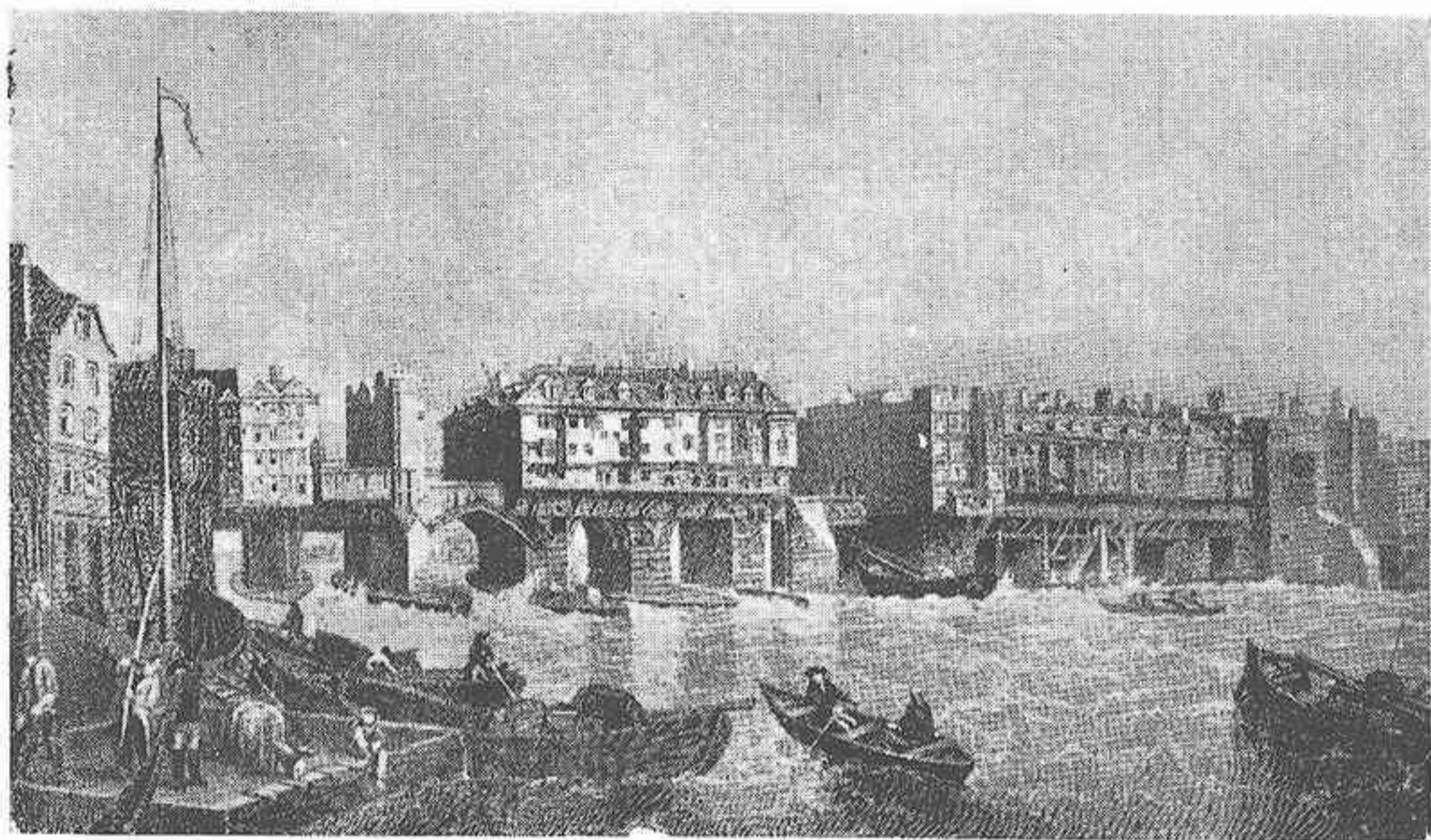
El primer medio de transporte acuático del hombre fué un tosco modelo de embarcación, pero él se ingenió para navegar por las vías fluviales del interior y aún para aventurarse a alguna distancia en alta mar. Su ingenio y habilidad en la construcción de chalupas y barcos le permitieron cruzar los océanos y establecer los cimientos del comercio internacional.

Los pequeños barcos, de sencilla línea, de los primeros tiempos requerían muy poco en el orden de las facilidades artificiales para efectuar la carga y descarga. En el transcurso del tiempo llegó a ser necesario crear pequeños muelles o plataformas de madera o de hierro a los cuales pudieran atracar los barcos y cargar o descargar las mercancías.

Estos pequeños muelles fueron transformándose gradualmente en otros mayores para hacer frente al consiguiente incremento del tráfico y aumento en el tamaño de los buques. La posición de la mayor parte de los grandes puertos del presente, fué determinada, en primer lugar, por las naturales facilidades que poseían para refugio seguro de los buques. En tiempos más recientes, la constante evolución de tamaño y línea de los buques necesitó la realización de grandes obras de ingeniería para adicionar a lo suministrado por la naturaleza.

La historia del puerto de Londres es un excelente ejemplo de este general proceso evolutivo. Hasta fines del siglo XVIII las ne-

cesidades del comercio fueron cubiertas por medio de muelles construídos en las riberas del río. Buques de mayor tamaño y un comercio de volumen progresivo vieron, en los primeros días del siglo XIX, el comienzo de construcción del sistema de grandes «docks», que son tan esenciales para el vasto tráfico y comercio del puerto de Londres.



Una perspectiva del viejo puerto de Londres en 1745

El puerto de Londres existe desde hace muchos siglos. Ha sobrevivido la prueba del tiempo, y esto de por sí es una seguridad para todos aquellos que tengan o puedan tener tratos comerciales con el puerto de Londres, porque los métodos que en él se emplean actualmente están basados en la rica experiencia del pasado. El objeto de las autoridades del puerto de Londres—organismo público independiente, creado hace unos 26 años—ha sido procurar, coordinando y desarrollando sus notables recursos naturales, una puerta, adecuadamente provista para toda clase de comercio, el más grande mercado del mundo, aprove-

chable para todos los productores y comerciantes de cualquier parte del globo sin distinción alguna.



Una vista panorámica del puerto de Londres en la actualidad.

Hay varias cualidades por las que pueden ser valoradas las relativas posiciones de los puertos británicos. Una es la importancia de

su comercio de importación y exportación. El total de las importaciones y exportaciones del Reino Unido en el año 1934 (exceptuando el cabotaje) fué evaluado en £ 1.178.642.651; y de este tráfico, la parte que fluyó a través del puerto de Londres asciende a £ 444 millones 924.748, ó sea más de la tercera parte.

Durante 1935 el tonelaje que utilizó el puerto de Londres excedió del total del tráfico marítimo de los próximos grandes puertos del Reino Unido. De esta suerte, por la importancia de su comercio y la magnitud de su navegación, ocupa ventajosamente el primer lugar el puerto de Londres.—X. X.

ASTILLEROS 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.

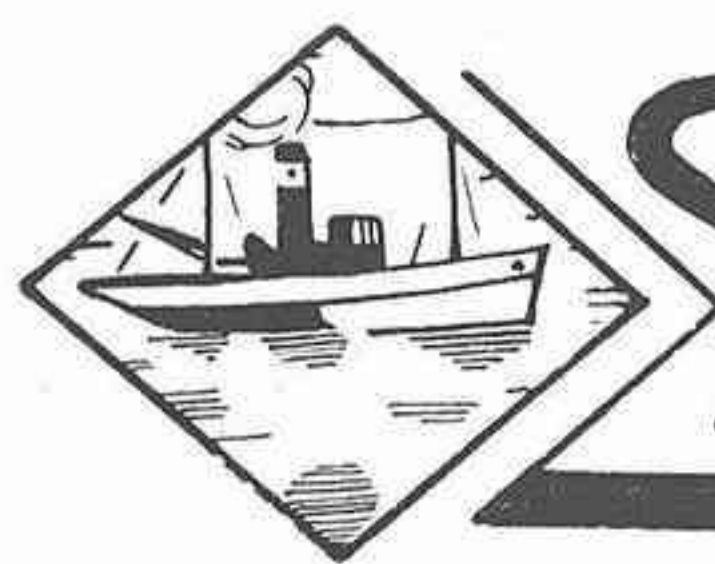
DIQUE SECO Para toda clase de reparaciones, reconocimientos, limpieza y pintura de fondos.

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

Soldadura Autógena y Eléctrica

Calle de las Artes Gráficas

Teléfono 23-42



SECCIÓN DE PESCA



BUENAS CAPTURAS Y

PRECIOS ELEVADOS ::

La primera quincena de mayo ha sido de excelentes resultados para la flota pesquera de este puerto, la que trabajó todos los días con bastante fortuna. Los que arrastraron en las playas de este litoral trajeron buenas caladas en las que predominó la pescadilla, besugo y pancho, y en algunas ocasiones la merluza, sobre todo para los «bous».

En los caladeros de la Estaca también fueron favorables las capturas, regresando a este puerto, las parejas que pescaron allí, con buena cantidad de cajas. De Irlanda no llegó en la quincena pasada ningún barco, pero se espera que recalén en estos días.

La pesca menuda ha sido regular para la sardina; pero muy abundante de chicharro.

Otra característica ha tenido la quincena última que cooperó sobremanera a que fuese excelente, y fué esto los buenos precios de cotización que tuvo la pesca durante la misma, obteniendo todas las parejas rendimientos muy favorables.

Continúan los preparativos para la próxima campaña bonitera, siendo bastantes los barcos que se reparan y pertrechan para la misma.

Ya han salido algunos a la descubierta de éste pez sin que, por cierto, hayan capturado ejemplar alguno hasta la fecha.

Promedio de precios en las ventas de pescado en la Rula de Gijón, desde el 26 de Mayo al 10 de Junio de 1936

CLASE DE PESCA	26	27	28	29	30	1	2	3	4	5	6	8	9	10
Merluza.....	3,—	3,10	3,—	3,29	3,19	2,—	1,79	2,69	2,83	1,96	3,20	3,—	2,94	3,19
Pescadilla....	1,27	1,58	1,39	1,80	1,30	1,71	1,07	1,60	1,32	1,86	1,39	1,39	2,01	1,41
Besugo.....	1,01	1,—	1,—	1,07	1,03	0,85	0,87	1,16	1,29	1,11	1,25	1,25	1,39	1,29
Panchos.....	0,59	0,62	0,70	0,57	0,60	0,49	0,71	0,70	0,80	0,53	0,69	0,70	0,69	0,78
Gallos.....	1,—	1,44	1,—	1,16	1,—	1,21	1,—	1,44	1,—	1,26	1,—	1,04	1,27	1,—
Reyes.....	»	1,33	»	»	»	1,33	»	1,29	»	1,58	»	»	1,27	»
Salmonetes...	1,29	1,39	1,29	1,19	1,09	1,19	1,29	1,50	»	1,63	1,59	1,69	1,84	1,50
Barbadas.....	0,82	0,84	0,80	0,83	»	0,87	0,79	1,—	1,—	1,—	0,87	0,91	1,—	0,86
Matute.....	0,50	0,46	0,50	0,41	0,50	0,43	0,50	0,55	0,50	0,37	0,50	0,50	0,52	0,50
Pelao.....	0,50	0,36	0,50	0,42	0,50	0,38	0,50	0,52	0,50	0,37	0,50	0,50	0,44	0,50
Chicharro....	0,32	0,33	0,31	»	0,30	0,29	0,30	»	»	»	0,41	0,29	»	0,34
Congrio.....	1,78	»	1,60	1,69	2,—	1,68	1,40	2,—	»	1,58	0,40	1,80	2,15	1,50
Congria.....	1,48	»	1,30	»	»	0,85	0,89	»	»	1,10	»	1,38	»	»
Rodaballo....	2,45	»	2,19	»	1,93	»	2,04	»	»	»	2,13	1,88	»	1,95
Abadejos.....	»	»	1,44	»	»	1,22	1,50	»	1,56	1,23	»	1,29	»	»
Potas.....	»	»	»	»	»	»	»	»	0,79	»	»	0,66	»	»

Agencia en Guipúzcoa

Sociedad Hullera Española

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

Movimiento habido en los turnos para la carga de carbón por

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====				
6 Mayo.	esperando	Ntra. Sra. del Carmen	5.500	Barcelona.
20 id.	»	Ciaño	2.000	Id.
25 id.	»	Urola	6.000	Id.
29 id.	»	Araitz Mendi	1.200	Id.
6 Junio.	»	Inocencio Figaredo	4.800	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
19 Mayo.	esperando	Ciaño	5.500	Barcelona.
21 id.	»	R. Alonso R.	6.900	Id.
30 id.	»	Mina Carrio	3.700	Valencia.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
5 Mayo.	esperando	M. Piquera	5.000	Barcelona.
21 id.	»	Begochu	900	Bilbao.
22 id.	»	Ita	3.500	Cádiz.
10 Junio.	»	Río Miera	1.000	Bilbao.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
19 Mayo.	esperando	San Eduardo	300	Bilbao.
27 id.	»	M. Junquera	620	Id.
27 id.	»	Mariavi	380	Id.
27 id.	»	Astillero	480	Zumaya.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
25 Mayo.	28 Mayo.	C. de Zubiría	4.600	Valencia.
27 id.	28 id.	Llodio	900	Bilbao.
27 id.	30 id.	Caruso	1.380	Pasajes.
28 id.	28 id.	Mina Coto	360	Santander.
28 id.	29 id.	José G. Trevilla	250	Id.
4 Junio.	6 Junio.	Llodio	900	Bilbao.
5 id.	8 id.	M. Santiuste	500	Santander.
8 id.	cargando	Hernani	420	San Sebastián.
8 id.	esperando	Sotón	1.900	Bilbao.
10 id.	»	Llodio	900	Id.

- GIJON

estos puertos desde el 25 de Mayo al 10 de Junio de 1936

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - NORTE. - CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
21 Mayo.	4 Junio.	Begochu	300	Bilbao.
21 id.	26 Mayo.	Juanes	220	Coruña.
21 id.	29 id.	Deva	3.400	Barcelona.
21 id.	25 id.	Mina Sorriego	160	Santander.
23 id.	2 Junio.	Sotón	1.900	Bilbao.
25 id.	30 Mayo.	Ruda	480	Coruña.
25 id.	30 id.	José María	500	Pasajes.
25 id.	1 Junio.	Josefa	300	Vigo.
26 id.	30 Mayo.	Zuloaga	214	Coruña
27 id.	1 Junio.	Amelia	150	Marín.
27 id.	esperando	Elanchove	7.000	Barcelona.
28 id.	cargando	Araitz Mendi.	4.300	Id.
28 id.	30 Mayo.	Río Miera	1.000	Bilbao.
28 id.	5 Junio.	Sama	1.000	Id.
28 id.	1 id.	Goya	154	Cariño.
28 id.	6 id.	Covadonga	80	Vegadeo.
28 id.	2 id.	Mari Elvira	580	Bilbao.
30 id.	1 id.	Galicia	320	Coruña.
30 id.	5 id.	Llodio	900	Bilbao.
1 Junio.	8 id.	A. Senra	4.800	Barcelona.
2 id.	esperando	Mari Begoña	420	Bilbao.
3 id.	"	Alejandro	400	San Sebastián.
4 id.	cargando	Ruda	480	Vigo.
5 id.	6 Junio.	V. de Chávarri	4.600	Tarragona.
5 id.	8 id.	M. Santiuste	500	Santander.
8 id.	esperando	José María	500	Pasajes.
5 id.	8 Junio.	Jesús Antonio	600	Ceuta.
8 id.	cargando	Mari Elvira	580	Bilbao.
8 id.	esperando	Mont Seny	840	Pasajes.
8 id.	cargando	Melchuca.	120	Ferrol.
===== GIJON - DARSENA. - F. C. DE LANGREO =====				
25 Mayo.	esperando	San Jorge	250	Bilbao.
26 id.	"	Lola	230	Santander.
28 id.	"	Aller	200	San Sebastián.

A V I L E S

Relación del carbón embarcado por este puerto durante la 3.^a decena de Mayo y 1.^a de Junio de 1936

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Mayo.				
18 Mayo.	21 Mayo.	José Tartiere.	3.468	Barcelona.
20 íd.	21 íd.	Arnao	8	Bilbao.
22 íd.	23 íd.	Iturri Ripa	380	Santander.
22 íd.	25 íd.	Asturias	5	Luarca.
26 íd.	26 íd.	Arnao	139	Requejada.
27 íd.	27 íd.	Felicidad Dolores.	12	Bilbao.
28 íd.	28 íd.	Arnao	6	Requejada.
25 íd.	30 íd.	Mari Carmen.	363	Marín.
28 íd.	30 íd.	Cabo Carvoeiro	200	Ferrol.
27 íd.	30 íd.	El Gaitero	49	Navia.
28 íd.	30 íd.	Brens	8	Coruña.
27 íd.	30 íd.	Recalde	6	Navia.
TOTAL...			4.644	
1.^a decena de Junio.				
13 Mayo.	1 Junio.	Ana	300	San Sebastián.
23 íd.	1 íd.	Compostela	1.834	Alicante-Valencia.
21 íd.	1 íd.	Begoña	193	Zumaya.
14 íd.	1 íd.	Lekeitiara	207	San Sebastián.
30 íd.	1 íd.	Arnao	85	Requejada.
28 íd.	2 íd.	Lolina	422	Vigo.
15 íd.	3 íd.	Luis Adaro	3.239	Sevilla.
24 íd.	3 íd.	Antonio Satrústegui	4.687	Málaga-Almería.
1 Junio.	3 íd.	Sancho Panza	222	Ferrol.
23 Mayo.	4 íd.	Erandio	4.412	Barcelona.
4 Junio.	4 íd.	Asturias	2	Luarca.
31 Mayo.	5 íd.	Santiago López	3.780	Cádiz.
2 Junio.	5 íd.	Quenje	8	Coruña.
31 Mayo.	6 íd.	F. L. de Ibarra	4.616	Barcelona.
5 Junio.	6 íd.	Caruso	1.374	Pasajes.
4 íd.	6 íd.	Mari Eli	1.305	Vigo.
4 íd.	6 íd.	Mari Elena	540	Bilbao.
28 Mayo.	6 íd.	Maria del Carmen.	85	Vigo.
8 Junio.	8 íd.	C. Rezola	139	Lastres.
24 Mayo.	8 íd.	Margarita	317	Vigo
5 Junio.	8 íd.	Recalde	6	Navia.
5 íd.	8 íd.	Arnao	6	Bilbao.
6 íd.	9 íd.	Mari Begoña	440	Id.
9 íd.	10 íd.	Jesús Antonio.	409	Ceuta.
10 íd.	10 íd.	Goya.	155	Coruña.
1 íd.	10 íd.	Inogedo	39	Requejada.
TOTAL...			28.822	

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la 3.^a decena de Mayo y 1.^a de Junio de 1936

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Mayo.				
14 Mayo.	21 Mayo.	El Caudal	1 019	Pasajes.
20 íd.	21 íd.	Ruda	483	Corcubión.
19 íd.	21 íd.	Mari Begoña	437	Bilbao.
20 íd.	22 íd.	M. Junquera	611	Id.
19 íd.	22 íd.	Jaime Girona.	2 721	Id.
21 íd.	23 íd.	Mari Elvira	547	Id.
24 íd.	26 íd.	Aurora	953	Id.
22 íd.	26 íd.	F. R. San Pedro	2 063	Id.
24 íd.	27 íd.	M. de Urquijo	2.267	Id.
27 íd.	28 íd.	Mari Begoña	438	Id.
28 íd.	29 íd.	Jaime Girona.	1 795	Id.
27 íd.	29 íd.	Briquetas Zorroza	1 892	Id.
28 íd.	30 íd.	El Caudal	1 037	Pasajes.
29 íd.	31 íd.	F. R. San Pedro	1.963	Bilbao.
TOTAL...			18.226	
1.^a decena de Junio.				
30 Mayo.	1 Junio.	Aurora	964	Bilbao.
30 íd.	2 íd.	M. de Urquijo	2 611	Id.
3 Junio.	4 íd.	Carmen	226	San Sebastián.
3 íd.	4 íd.	Río Miera	996	Santander.
2 íd.	5 íd.	Mariano Benlliure	135	Ferrol.
2 íd.	5 íd.	Jaime Girona	2.649	Bilbao.
4 íd.	5 íd.	Mari Carmen.	379	Pasajes.
4 íd.	6 íd.	Aurora.	1.007	Bilbao.
3 íd.	6 íd.	Josefa Mari	238	Marín.
4 íd.	7 íd.	Cementos Rezola.	1 039	San Sebastián.
30 Mayo.	7 íd.	Genoveva	1.967	Adra.
3 Junio.	8 íd.	F. R. San Pedro	2 579	Bilbao.
5 íd.	8 íd.	Asunción.	244	Pasajes.
6 íd.	9 íd.	Ana	294	Bilbao.
5 íd.	9 íd.	El Caudal	1 074	Santander.
9 íd.	10 íd.	Paco García	201	Bilbao.
9 íd.	10 íd.	Mari Elvira	277	Id.
TOTAL...			16 880	

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 Mayo y 1.^a de Junio de 1936

		3. ^a DECENA	1. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.....	Turno 1. ^o	1.100,00	
	Id. 2. ^o	2.140,95	
	Id. 3. ^o	1.100,00	
	Id. 4. ^o	0.000,00	
	Grúas chicas.....	245,77	
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.....	Cargaderos.....	26.154,12	20.573,76
	Grúas chicas.....	2.089,79	2.016,66
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C.	Cargaderos.....	218,54	
	Muelles.....	638,00	420,00
Totales en las dos decenas.....		33.687,17	23.010,42
AVILÉS.....		4.644,00	28.822,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA.....		18.226,00	16.880,00

CEMENTOS FRADERA, S.A.

PORTLAND ARTIFICIAL LANDFORT



LANDFORT
VALLCARCA

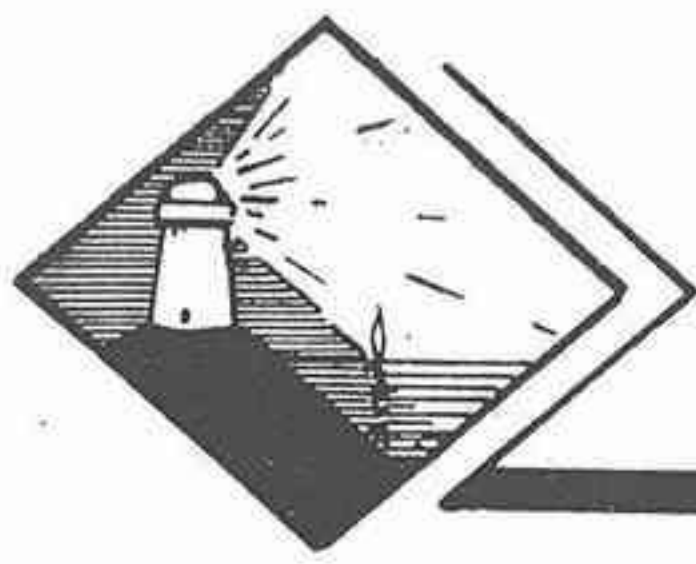
DESPACHO:

RONDA DE LA UNIVERSIDAD, 31

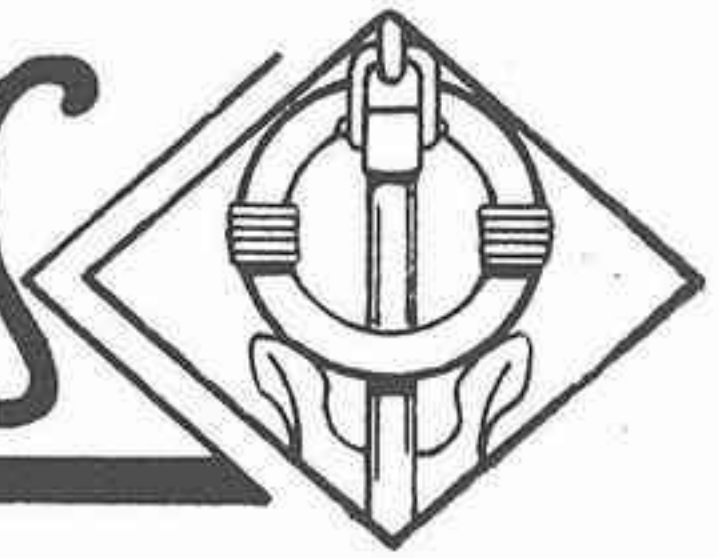
BARCELONA

Teléfono n.º 13067

DIRECCIÓN TELEGRAFICA: "LANDFORT"



INFORMACIONES VARIAS



MOVIMIENTO DEL PUERTO DE
GIJÓN-MUSEL DURANTE EL PRI-
MER TRIMESTRE DE 1936 :—:

EXPORTACIÓN (carga general)

	Navegación de primera — Kgs.	Navegación de segunda — Kgs.	Navegación de tercera — Kgs.
Enero	5.508.266	127.168	150.574
Febrero ...	6.483.679	17.065	12.453
Marzo	1.124.050	122.259	»
TOTALES...	13.115.995	266.492	163.027

IMPORTACIÓN (carga general)

	Navegación de primera — Kgs.	Navegación de segunda — Kgs.	Navegación de tercera — Kgs.
Enero	21.455.831	4.025.767	»
Febrero	16.769.630	1.993.676	1.902.413
Marzo	6.060.802	104.627	»
TOTALES...	44.286.263	6.124.070	1.902.413

EXPORTACIÓN-CARBÓN

BUQUES TERMINADOS

Enero	140.763 23	Tons.
Febrero	119.455 85	»
Marzo	45 524 23	»
	305 743,31	»

Total mercancías embarcadas.	13.545,47	Ts.
Id. mercancías desembarcadas	52.312,74	»
Id. de carbón embarcado.....	305.743,31	»
TOTAL GENERAL DE TRÁFICO..	371.601,52	»

LAS ACCIONES NAVIERAS

Durante la última quincena apenas si se han movido en Bolsa las acciones de las Compañías navieras, no pudiendo decirse que haya tendencia en ningún sentido porque la carencia de dinero hace que los cambios del papel resulten plenamente nominales.

Tampoco hay variaciones en los cambios de la oferta, excepto por lo que respecta a las acciones de las Amayas, que se ofrecen a 175, habiendo sido el anterior cambio 187,50.

EL «QUEEN MARY»

El primer viaje del supertrasatlántico inglés «Queen Mary» a Nueva York ha sido comentado satisfactoriamente por la prensa inglesa, la que confía en que en sucesivas travesías, batirá este buque el «record» que ostenta el «Normandie», ya que en este viaje la niebla le obligó a moderar la marcha, no logrando por ello su propósito.

El «Queen Mary» empleó cuatro días, cinco horas y cuarenta y seis minutos desde la Roca del Obispo, en las islas Seilly hasta el barcofaro de Ambrose, y el «Normandie» cubrió este recorrido en cuatro días, tres horas y catorce minutos.

En el viaje de regreso del «Queen Mary», no pudo éste tampoco desarrollar toda su fuerza por impedírselo la niebla.

EL CANAL DE SUEZ

Del primero de enero al 10 de mayo pasaron 2.207 buques a través del Canal de Suez, según el Boletín de la Compañía del Canal; en el período correspondiente a 1935 pasaron 2.033 buques. Los ingresos del tránsito ascendieron a 320.550.000 francos, contra 314.940.000 francos.

Los detalles del movimiento marítimo a través del Canal, correspondientes al primer trimestre de este año, clasifican a los buques de acuerdo con la bandera de su nación. Las cifras siguientes dan el número de buques que cruzaron el Canal, con el tonelaje neto agregado entre paréntesis:

Británicos, 686 (3.846.240); italianos, 398 (2.010.558); alemanes, 113 (698.288); holandeses, 77 (532.552); franceses 73

(435.630); noruegos, 65 (307.565); japoneses, 32 (200.188); griegos 48 (162.041); estadounidenses, 17 (117.083); daneses, 21 (103.828); suecos, 11 (57.200); panameños, 1 (8.682); finlandeses, 2 (7.063); egipcios, 4 (6.705); rusos, 1 (4.182); húngaros, 1 (2.112); turcos, 1 (708); siameses, 1 (370); total, 1.552 buques por (8.500.995). La participación de la bandera británica en el tráfico del trimestre fué del 45'24 por ciento; las dos naciones siguientes son Italia con el 23'65 por ciento, y Alemania con el 8'21 por ciento.

EL TONELAJE DANÉS AMARRADO

El volumen del tonelaje danés amarrado disminuyó durante el mes de abril. A principios de mayo estaban en esta situación 36 vapores y motonaves, haciendo un total de 58.000 toneladas gruesas. A principios de abril había amarrados 40 buques, cuyo tonelaje ascendía a 67.000 tons.; en marzo, 34 buques, con 59.000 tons.; en febrero, 20 buques con 34.000 tons. y en enero 14 buques con 24.000 tons.

EL TONELAJE NORUEGO AMARRADO

De acuerdo con las estadísticas compiladas por la Asociación de Navieros noruegos, estaban amarrados en 1 de mayo, 96 buques de aquel país, representando 266.135 tons., d. w.; comparando con 98 buques de 281.660 toneladas. en 1.º de abril. Los buques amarrados en mayo 1, comprendían 3 «tankers», de 21.900 toneladas., peso muerto, contra 4 de 26.095 tons. en primero de abril. El tonelaje

amarrado en mayo 1, representaba el 4,90 por ciento de la flota dedicada al extranjero, contra 5,20 en abril 1. Los buques balleneros y veleros que están sufriendo reparación o clasificación están excluidos de las cifras.

EL «MAJESTIC», VA A SER DESGUAZADO

En la Junta anual de la Cunard Company, Sir Percy Bates anunció la próxima venta del «Majestic», en cuyo sentido dijo haber recibido proposiciones de compradores para desguace. Este buque se botó poco antes de la Gran Guerra con el nombre de «Bismarck», siendo concluido después de haber finalizado aquélla, en que fué adquirido por la White Star Line, recibiendo el nombre de «Majestic». Su porte de 56.698 tons. gruesas, con cuatro hélices, movidas por turbinas, hacía que dicho buque fuera el mayor del mundo hasta el pasado año en que se adjudicó tal título al «Normandie».

PETICIÓN DE MANO

En Cádiz ha sido pedida la mano de la bella y distinguida señorita Victoria Morales Santana, hija de nuestro buen amigo el ilustrado Capitán del vapor pesquero «Santiago Rusiñol» y colaborador de esta Revista, don Miguel Morales Almiñana, por el funcionario de la Asociación de Armadores de Buques de Pesca, de aquel puerto, D. Hipólito Alvarez.

Felicitemos por anticipado a los futuros esposos y a sus respectivas familias.

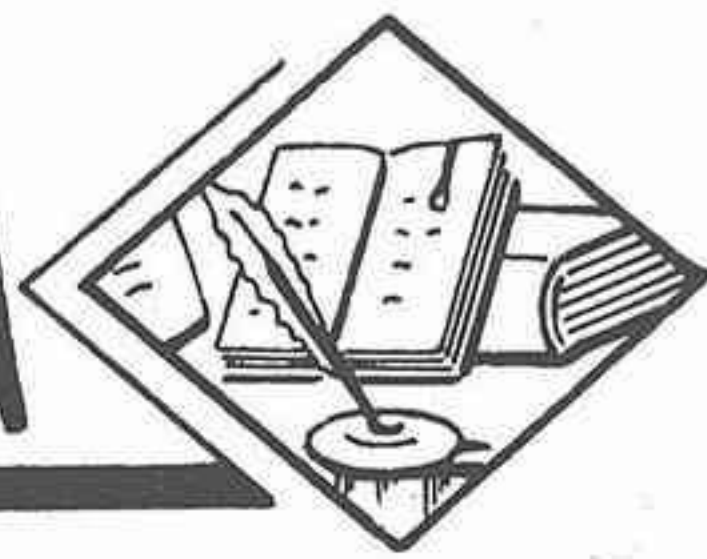
Fabricación de  Pinturas y Barnices

MACHIMBARRENA Y MOYÚA S.A.

TELÉFONO 16603 **BILBAO** APARTADO 291



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



RESOLVIENDO DUDAS SOBRE EL PERSONAL QUE DEBEN LLEVAR LOS BUQUES CORREOS DE LAS COMPAÑÍAS TRASATLÁNTICA, TRANSMEDITERRÁNEA E IBARRA

Surgidas dudas sobre el personal que deben llevar los buques correos de las Compañías Transatlántica, Trasmediterránea e Ibarra, con arreglo a la nueva reglamentación del trabajo a bordo aprobada por Orden de 4 del actual («Gaceta» del 7), se previene a los señores Delegados y Subdelegados marítimos que para el despacho de estos buques deberán atenerse estrictamente a lo dispuesto en el último párrafo de la base 14 de dicha reglamentación, exigiendo sólo el embarque de un palero y un mozo si las plantillas actuales coinciden con las de 1.º de enero de 1931.

Podrá, no obstante, admitirse en estos buques, por suponer una mejora para el personal, que los subalternos de cubierta, máquina o fonda asciendan a categorías superiores, también subalternas, si con ello se facilita el acoplamiento necesario para la nueva distribución de los servicios a bordo que hayan de establecerse.

ESTABLECIENDO UNA CÓNGRUA ENTRE LOS PRÁCTICOS DE PUERTO

Es el Practicaje marítimo un servicio que por afectar a la seguridad de la navegación y al buen orden de la explotación comercial de los puertos, requiere por parte del Estado el ejercicio de la tutela que a éste co-

responde sobre toda institución por él establecida.

Ocurre que en algunos puertos el movimiento de buques no es suficiente para que los prácticos perciban cantidad bastante, y tan es así, que las mismas Corporaciones de Prácticos, dando ejemplo de compañerismo, se han dirigido al Poder público en demanda de remedio a la precaria situación económica de cierto número de dichos funcionarios.

Con el fin de evitar tales inconvenientes, y exigir el más estricto cumplimiento del servicio, el Consejo de Ministros, a propuesta del de Comunicaciones y Marina mercante, ha decretado lo siguiente:

Artículo 1.º Se establece entre los Prácticos del puerto una cóngrua cuyo importe será igual a la tercera parte de lo que falte a la recaudación bruta mensual de cada práctico para completar la cantidad de 500 ptas.

Artículo 2.º Esta cóngrua será sostenida, en partes proporcionales, por los Prácticos cuya recaudación bruta mensual exceda de 500 pesetas.

Artículo 3.º La Junta de Fondo Económico de practicajes asumirá, sin perjuicio de sus actuales funciones, la administración de esta cóngrua, la cual se hará efectiva por meses vencidos, a partir de 31 de julio próximo.

Artículo 4.º El Ministerio de Comunicaciones y Marina mercante adoptará las medidas necesarias para el cumplimiento de este Decreto, que entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la «Gaceta de Madrid».

El Pardo, cinco de Junio de mil novecientos treinta y seis.



PINTURAS SUBMARINAS

Muñuzuri, Lefranc, Ripolin. S.A.

APARTADO 49 BILBAO

INFORMACIÓN PARA MINAS

DEMASÍA A MINAS

Siendo firmes las concesiones «Genoveva», número 296; «Demasía a Nueva Provisora», número 18.499; «Nueva Compañera 2.^a», número 22.657; «Caducada», número 23.658, y «Mauricio», número 23.762, y limitando éstas un espacio que no es susceptible de formar concesión regular, se anuncia la existencia de la demasía para que a tenor de lo dispuesto en el vigente Reglamento para el régimen de la minería, puedan solicitarla los dueños de las minas colindantes dentro del plazo de sesenta días, advirtiéndole que no surtirán efectos legales las solicitudes que se presenten antes de transcurrir ocho días completos, a contar desde el siguiente al de esta publicación, y si en el plazo indicado no la solicitasen los dueños de las minas colindantes, pueden pedirla y concederse a cualquier particular que la desee.

B. O. de 29 de mayo de 1936.

TÍTULOS DE PROPIEDAD

Habiéndose recibido los títulos de propiedad de las minas que se expresan a continuación:

El número, nombre de la mina y nombre de los concesionarios, es como sigue:

23.717, «Pilar», de Pedro G. Moreno Cardús.

23.832, «San José», de José David Montes.

23.808, «Amelia», de Ramón Fernández Gutiérrez.

23.690, «Carmencita 3.^a», de Víctor M. Sierra Barzanallana.

23.802, «Legionaria», de María Luisa Sánchez Santos.

23.742, «Los Cuatro», de Herminio Fernández Alvarez.

23.812, «Milagritos», de Eliseo Parra Nieto.

23.719, «Vall-carca», de José Fradera Camps.

23.810, «Paz», de Faustino García Miyar.—(B. O. de 30 de Mayo de 1936).

EXPEDIENTES FENECIDOS

Han sido declarados sin curso y fenecidos por falta de terreno para su demarcación, los siguientes expedientes de minas:

23.781, «3.^a Demasía a Rosario», de hulla, demasía hectáreas, en Langreo, de la Sociedad Duro-Felguera.

23.782, 4.^a «Demasía a Rosario», de hulla, demasía hectáreas, en Langreo, de la misma.—(B. O. de 8 de junio 1936).

EXPROPIACIONES

Vista la instancia y documentos presentados por la Sociedad Hullera Española, en solicitud de expropiación forzosa de 153,50 metros cuadrados en la finca «Las Murias», sita en Moreda (Aller), propiedad de D. Manuel Trapiella Alonso, para destinarlos a necesidades de la explotación de sus minas del «Grupo Legalidad», por no haber sido posible la adquisición voluntaria de aquella superficie, según justifica.

A propuesta de la Jefatura de Minas y de conformidad con lo informado, se acuerda declarar la necesidad de la ocupación ordenada, para destinarla a los fines que se propone la Sociedad Hullera Española.—(B. O. de 9 de Junio de 1936).

RESIDUOS MINERALES

D. Salvador Peláez Moreno, solicita autorización para extraer y aprovechar los residuos minerales que, procedentes del lavadero de carbón de la mina llamada «Nicolasa», arrastran las aguas del arroyo Ablaña o Nicolasa, en términos del pueblo de Ablaña, del Ayuntamiento de Mieres, (Oviedo).

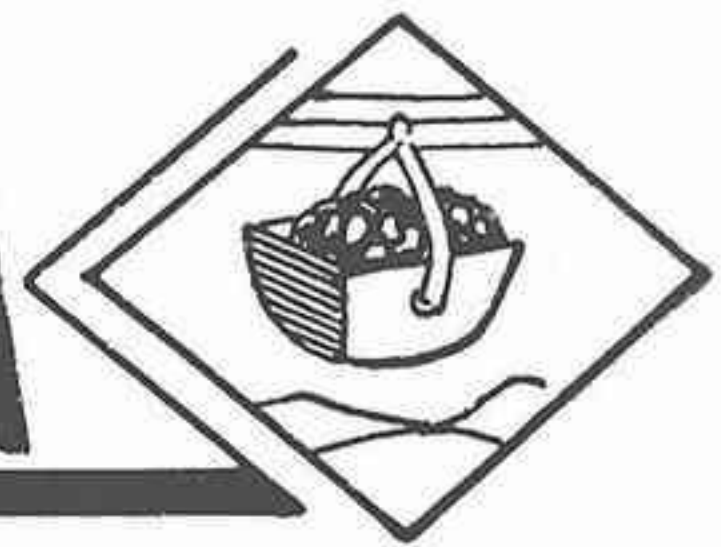
Por medio de un trabanco se derivarán las aguas por la margen izquierda, conduciéndolas por un canal a dos balsas de decantación; los productos carbonosos serán conducidos por un canal a otros donde se verificará la sedimentación y lavado. A la salida de éstos se reúnen las aguas y carbón, y son conducidas a un tromel de clasificación, de donde caen a una fosa, y ya depuradas vuelven al arroyo.

Todas las obras no instaladas en terreno de dominio público, se ejecutarán en la finca llamada «Mata de Pielgo», que lleva en arriendo el petionario.—(B. O. de 9 de Junio de 1936).

 PINTURA PATENTE PARA BARCOS	 MADRID	 PINTURA-ESMALTE ANTICORROSIVA
--	--	--



LEGISLACIÓN MINERA



PROYECTO DE LEY DICTANDO NORMAS PARA EVITAR LA PARALIZACIÓN DE LAS EXPLOTACIONES MINERAS :::

Artículo 1.º Las Empresas mineras no podrán paralizar sus explotaciones sin que se notifique y justifique la medida con un mes de anticipación, salvo lo preceptuado en la legislación social vigente y en los casos de fuerza mayor, ante los Ministerios de Trabajo y de Industria y Comercio.

Artículo 2.º Cuando se produzca o se solicite la paralización en los trabajos de una explotación minera, una Comisión designada en cada caso por ambos Ministerios efectuará las investigaciones que se estimen necesarias en el plazo máximo que se les señale para comprobar las justificaciones aportadas por los productores, e inmediatamente elevará informe a los Ministerios citados, quienes determinarán si se justifica o no la medida de paralización en los trabajos.

El acuerdo de no justificación será tomado, previa propuesta conjunta de los Ministerios de Trabajo y de Industria y Comercio, por el Consejo de Ministros.

Artículo 3.º El acuerdo mencionado en el último párrafo del artículo anterior será notificado con

urgencia a la Empresa, y ésta deberá manifestar, en el plazo máximo de ocho días, de haber transcurrido el de un mes a que se refiere el artículo 1.º, o antes de expirar aquél, de no haber transcurrido, si está dispuesta o no a continuar la explotación por su cuenta.

En caso negativo, los Ministerios de Trabajo y de Industria y Comercio podrán proponer al Consejo de Ministros la continuación de la explotación por el Estado a cuenta de la Empresa por un plazo máximo de tres meses.

Si la Empresa, durante este plazo y siempre antes de su expiración, solicitase encargarse de nuevo de la explotación, le será ésta acordada, pero deberá indemnizar al Estado de las pérdidas que haya podido sufrir o del mayor valor que hubieran

podido adquirir las explotaciones durante el tiempo que estuvieran a su cargo.

Artículo 4.º Transcurridos los tres meses a que se refiere el artículo anterior sin que la Empresa solicite de nuevo la explotación, los Ministerios de Trabajo y de Industria y Comercio podrán concederla a los obreros de cada mina, los que, a los efectos de explotación, deberán constituirse en Cooperativa de Producción en la forma que determina la legislación vigente.

En el caso de que la Cooperativa de Producción renunciase a la explotación por su cuenta, el Esta-



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

do podrá optar entre realizarla él mismo o confiarla a otra Empresa que así lo solicite.

Artículo 5.º La Cooperativa de Producción deberá estar integrada por la totalidad de los obreros de dichas minas, y a ella quedarán afectas todas las labores e instalaciones, y será regida por una Junta administrativa, compuesta:

1.º Por un Delegado del Ministerio de Industria y Comercio, que ejerce las funciones de Presidente.

2.º Por un Delegado del Ministerio de Trabajo, que actuará como Vicepresidente.

3.º Por un Delegado del Ministerio de Hacienda.

4.º Por un Vocal designado por la Empresa concesionaria de la mina.

5.º Por un Vocal obrero, designado de su seno por los del Jurado mixto del Trabajo minero de la demarcación.

6.º Por un Vocal obrero designado en votación por los obreros de la mina.

7.º Por un Ingeniero Director designado por el Ministerio de Industria y Comercio.

Todos estos cargos, a excepción del último, serán gratuitos.

Artículo 6.º Las Juntas administrativas estarán facultadas para gestionar los medios económicos necesarios en los Institutos de crédito, tanto oficiales como particulares, a fin de comenzar la explotación y durante ella para mejorar las instalaciones o los útiles e instrumentos de trabajo de acuerdo con los adelantos de la técnica.

Artículo 7.º En el caso de que los Ministerios de Trabajo y de Industria y Comercio acordasen que está justificada la paralización, si los obreros constituidos en Cooperativa de Producción se prestasen a continuar trabajando les será

reconocido tal derecho en las condiciones que se determinan en los artículos 5.º y 6.º.

Artículo 8.º Las entidades concesionarias de las minas que se atribuyan para su explotación al Estado, a una Cooperativa minera o a una nueva Empresa, tendrán derecho a que en todo caso se les reintegre del importe del canon de superficie, así como a percibir el 10 por 100 de los beneficios líquidos.

Artículo 9.º La Empresa que desee volver a explotar por su cuenta la mina que habrá sido sometida al régimen que señalan los artículos 5.º, 6.º y 7.º, habrá de solicitarlo con tres meses de anticipación de los Ministerios de Trabajo e Industria y Comercio.

Un Decreto fijará las condiciones en que se acuerde este régimen de explotación.

Artículo 10. Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a lo que preceptúa la presente Ley.

Madrid, 9 de Junio de 1936.

AUTORIZANDO LA HABILITACIÓN DEL
PUERTO DE VIGO PARA LA INSTALACIÓN
DE UN DEPÓSITO FLOTANTE DE LA CLASE B DURANTE EL QUINQUENIO 1933-38

Excmo. Sr: Vista la propuesta formulada por la Subsecretaría del Ministerio de Industria y Comercio y los informes favorables de los Departamentos de Marina, Hacienda y Obras públicas,

Esta Presidencia, de conformidad con lo preceptuado en la base quinta del Real decreto de 15 de Agosto de 1927, se ha servido autorizar la habilitación del puerto de Vigo para la instalación de un depósito flotante de la clase B, durante el quinquenio de 1933-38.

Madrid, 29 de Mayo de 1936.

**COMPRESORES DE AIRE
MATERIAL NEUMÁTICO**

Atlas Diesel
S. A. E.

**MOTORES DIESEL
MARINOS Y FIJOS**

Delegación para Asturias: **RAMÓN ALVAREZ FERNANDEZ** M. de San Esteban, 7 y 9-GIJÓN

S. A. Depósito de Carbones de Tenerife

— GIJÓN —

CARBONES

Consignatarios :-: Fletamentos

Agencia de las Compañías Hamburguesas

(Servicio directo a CUBA y MEXICO)

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

HISPANO RADIO MARITIMA

Alcalá, 16 - MADRID

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

Aparatos automáticos de alarma de los mismos sistemas

SONDAS ULTRASONORAS LANGEVIN FLORISSON

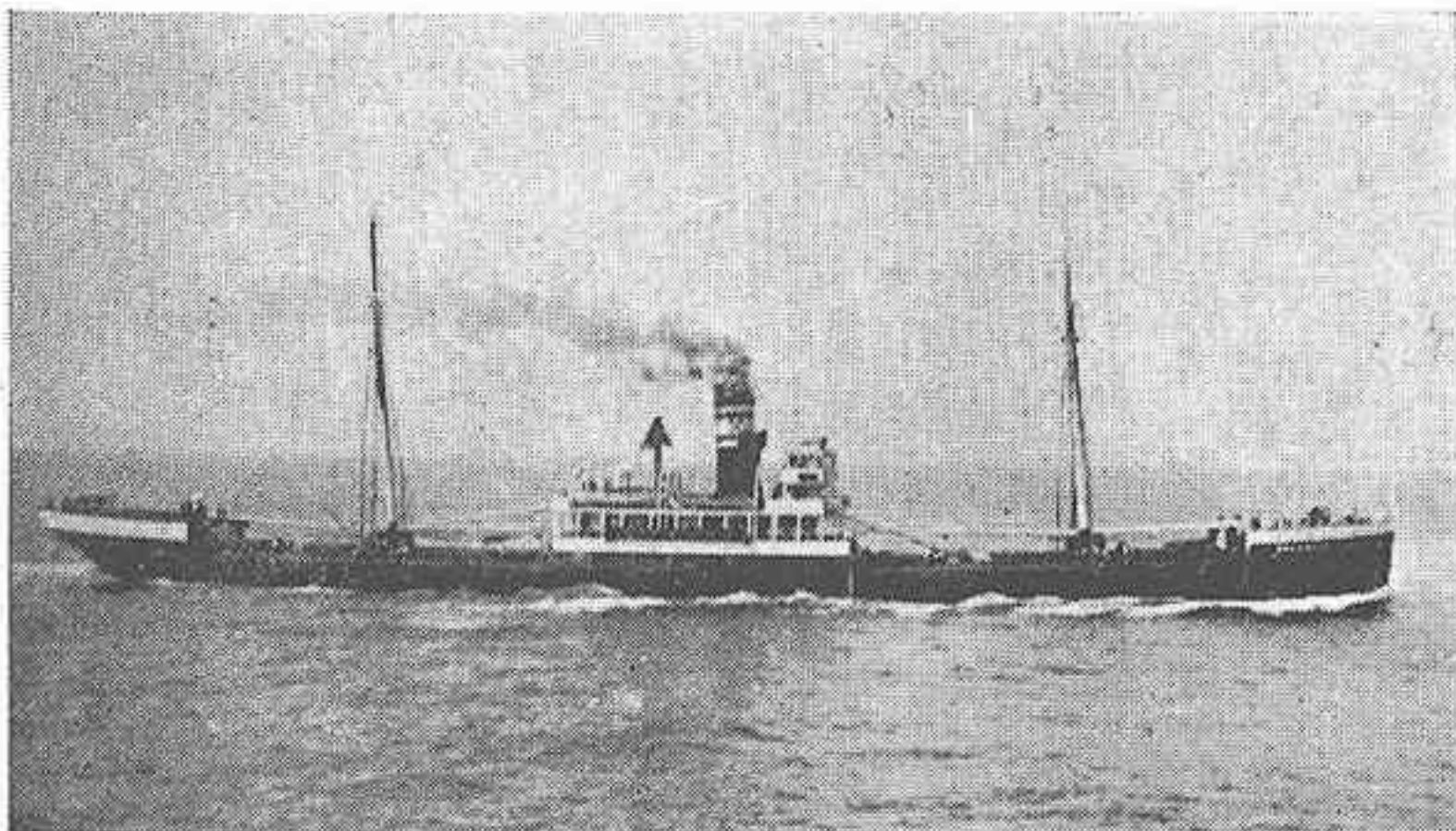
Esta Compañía tiene a su cargo las estaciones de la casi totalidad de los buques españoles de pasaje, carga y pesca, y posee la exclusiva en España para la explotación de dichos aparatos

Pídanse detalles y presupuestos a

HISPANO RADIO MARÍTIMA, MADRID - Alcalá, 16

a sus inspecciones de: Barcelona: Gran Vía Layetana, 3; Bilbao: Alameda de Recalde, 36; Cádiz: Plaza de Argüelles, 4; La Coruña: Pi y Margall, 16; Gijón: Instituto, 4 y 6; Pasajes de San Pedro: Ernio-Ernea, Carretera de San Pedro; Vigo: Tomás Alonso, 363 (Bouzas); Huelva, José Canalejas, 31; Las Palmas: Juan Rejón, 82; (Puerto de la Luz); Santander: Calderón, 34, o a sus agentes: D. Alberto Alonso Berrueta, Usandizaga, 23, San Sebastián; D. Santiago Montenegro Costas, Giner de los Ríos, 31, Vigo; D. Francisco Beviá Berenguer, Maestro Marqués, 13, Alicante; D. Guillermo Alonso, Méndez Núñez, 16, Santander; J. & J. Llorens Ebrat, Plaza de Orense, La Coruña.

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



JOAQUIN VELASCO

LANGREO, 2

— GIJÓN —

MINAS DE COTO DEL MUSEL

CARBONES PARA GAS

VAPORES:



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

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

VICENTE LLORET BUFORN

SUCESOR DE

VICENTE LLORET MARTINEZ

Fábrica de hilo, redes, trenzas y piolas para almadrabas,
cabos y malletas de grandes dimensiones de cáñamo

Villajoyosa (Alicante)

CALADEROS DE PESCA

SEGUNDA EDICIÓN

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 Arguin, 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,

Calle Rosario, núm. 43, 2.º — 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 25 PESETAS.

SENABRE

CORDELERÍA Y REDES
VAPORES PESQUEROS

VILLAJOYOSA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

TELÉFONOS:

CADIZ: Plocía, 13.

N.º 2734

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

N.º 2724

VILLAJOYOSA (Casa Central).

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

JOSE MARIA CANDINA

EN SUCESIÓN

CONSIGNATARIO DE BUQUES
FLETAMENTOS :-: SEGUROS
COMPRA-VENTA DE BUQUES

Dirección telegráfica: **CANDINA**

TELÉFONO N.º 11.721
APARTADO N.º 520

Campa de Albia, 1

BILBAO

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.

Grandes talleres de construcción de trenes voladores, autovías, 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

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 MOBIL OILS

Empaquetaduras y juntas BELDAM

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

San Juan de Nieva (Avilés)

Telegramas } MORÁN-AVILÉS
Telefonemas }

Gumersindo Junquera

GIJÓN - MUSEL

Armador - Consignatario de Buques
Carbones - Fletamentos



V A P O R E S

LUIS ADARO. 3.400 Tons.

GUMERSINDO JUNQUERA 5.800 »

MARUJA Y AURORA. . . 6.850 »

TELEFONO 17-00 - APARTADO 176

Telegramas: JUNSECA-GIJÓN

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

ANGEL ALVAREZ, S. en C. - Avilés

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

GRANDES ALMACENES DE SAL

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

Telegramas } ANGELVAREZ APARTADO NÚM. 31
Telefonemas }

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

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

ELECTRO-SOLDADORA ASTURIANA

Director: D. PEDRO SABANDO

SOLDADURA ELÉCTRICA

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

Tren flotante :-: Lancha «Electra»

Tren terrestre transportable

Oficinas: Covadonga, 24, bajo TELÉFONO 1743

Dirección telegráfica: JAENICKE

G I J Ó N

S. A. ESPAÑOLA DE LUBRIFICANTES

ACEITES, GRASAS Y EFECTOS NAVALES IMPORTACIÓN DIRECTA

DEPÓSITO PARA ASTURIAS

Vda. de DIEGO MURILLO

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

NICANOR NOVAL HEVIA

G I J Ó N

MADERAS PARA MINAS
SIERRAS MECÁNICAS
Y CARBONES

Armador del vapor C. HEVIA
220 tons.

SANZ CRESPO, 25 Y 27
Teléfono 11-37

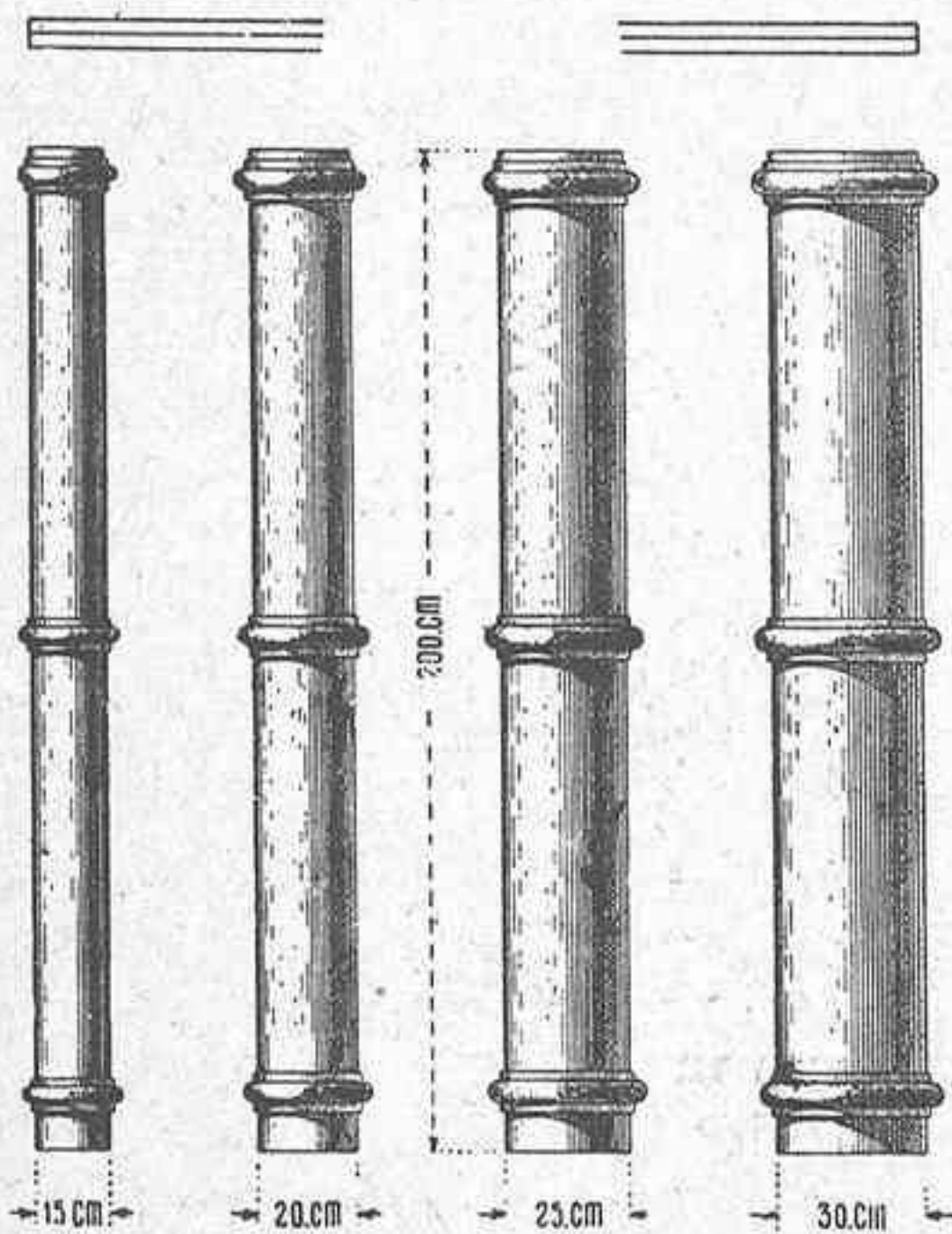
TALLERES DE G. RIERA

G I J Ó N

(Próximos al puerto del Musel)
Teléfono 34-44

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

☐☐ Tubos de ventilación de Minas ☐☐



DIAMETRO	ZINC N.º	PESO KGS. METRO
15 cm.	14	3'000
20 »	»	4'050
25 »	»	5'250
30 »	»	6'250

Los tubos de zinc son ligeros, resistentes, y más baratos que los contruídos con otros materiales.

Una vez deteriorados, la Fábrica los adquiere de nuevo, abonando por ellos el 20 por ciento, aproximadamente, de su valor.

Aunque las dimensiones corrientes son las indicadas más arriba, se fabrican de todas las medidas, a petición del comprador.

Se facilitan codos con arreglo a croquis.

Pídanse precios a

Real Compañía Asturiana de Minas. S. A. Belga
AVILÉS

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**

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 —		

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 «SUNLIGTH»,

«UNION JACK», «ESMALTES PARA JUGUETES»,

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

(pintura para camas), «FURNITURE VARNISH»,

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

decorativas «LAGOMAT», Pintura al agua «ODI-

CO» (preciosos colores permanentes), Esmaltes y

Barnices «INTERLAC» a la nitrocelulosa y demás

productos nitrocelulósicos, «INTERPAST» A. y B.

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

Nuestras pinturas son las de mayor duración y de mayor rendimiento.

SON, POR LO TANTO, LAS MÁS BARATAS.

Oficinas:

Ibáñez de Bilbao, 8

BILBAO

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

Agente en Gijón: T. Basterrechea — Id. en Oviedo: Paulino G. González