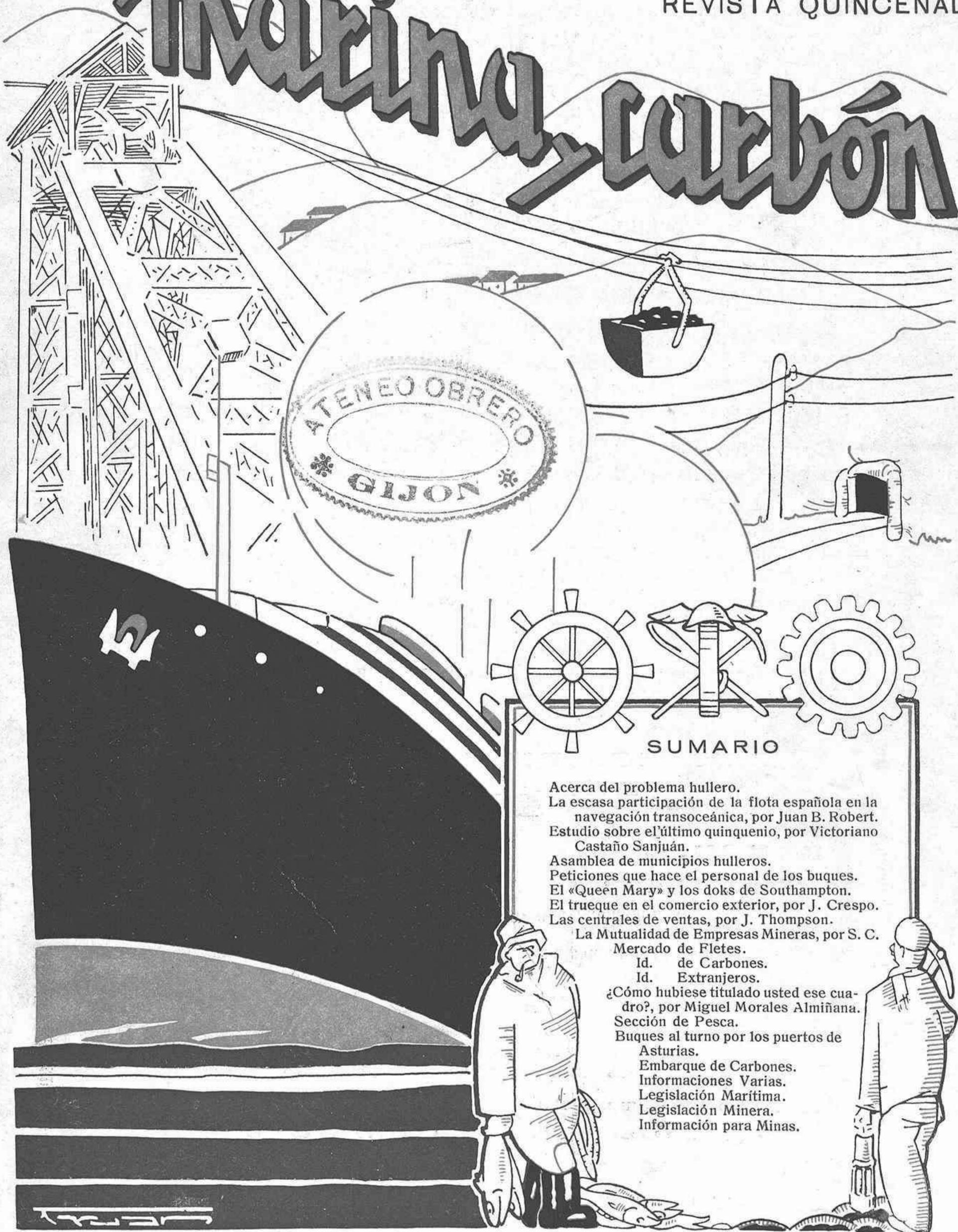


Mutina y Carbón



SUMARIO

- Acerca del problema hullero.
La escasa participación de la flota española en la navegación transoceánica, por Juan B. Robert.
- Estudio sobre el último quinquenio, por Victoriano Castaño Sanjuán.
- Asamblea de municipios hulleros.
Peticiónes que hace el personal de los buques.
El «Queen Mary» y los docks de Southampton.
- El trueque en el comercio exterior, por J. Crespo.
- Las centrales de ventas, por J. Thompson.
- La Mutualidad de Empresas Mineras, por S. C.
- Mercado de Fletes.
Id. de Carbones.
Id. Extranjeros.
- ¿Cómo hubiese titulado usted ese cuadro?, por Miguel Morales Almiñana.
- Sección de Pesca.
Buques al turno por los puertos de Asturias.
- Embarque de Carbones.
- Informaciones Varias.
- Legislación Marítima.
- Legislación Minera.
- Información para Minas.

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 telegráfica: “JULIAREDES”



“EL ÁNCORA”

EFFECTOS NAVALES

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

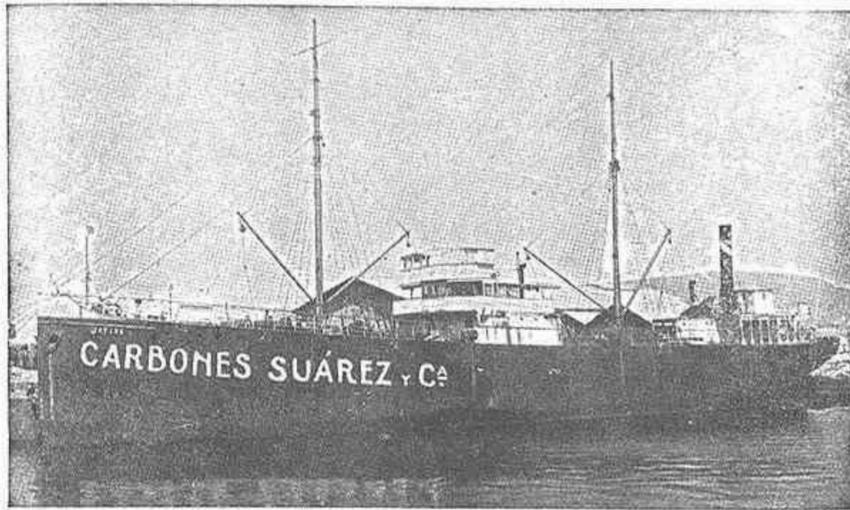
ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

GIJÓN

MUELLE, 30

TELÉFONO 31-38

Direc. Telg.: ÁNCORA



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

CORDELERIAS REUNIDAS, S.A.

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

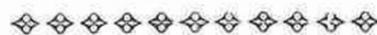
MADRID

Dirección telegráfica:

CORESA

Nuestras especialidades para la pesca:

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



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



FABRICAS:

Andrés Garriga, Barcelona.

Jaime Ribó, Badalona.

Cordelería Domenech Hermanos, S. A., Badalona.

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

Hiladora Illicitana, S. A., Elche.

Hijos de Arrarte, S. L., Santander.

BONITZ HERMANOS

FABRICA DE COLORES, PINTURAS,
= BARNICES Y SECANTES =

Apartado 105 MALAGA Teléfono 2828

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

GIJÓN

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, gabarrajes 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

CASTAÑOS, URIBARRI Y C.^{IA}

FABRICA MECANICA DE CORDELERIA

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

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



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

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

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

TELÉFONO núm. 20

Dirección Telegráfica y Telefónica: FIERROS
 SAN ESTEBAN DE PRAVIA

ARTAZA Y COMPAÑIA

Carbones de todas clases, nacionales y extranjeros
 Depósitos en Pasajes

Agencia de la «Compañía Adriática de Seguros»

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

Armadores de Buques

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

Consignatarios de buques y mercancías
 Agencia de Aduana

Vapores de pesca

Vapor «Bonantza» Vapor «Txirista»
 » «Beduria» » «Ereka»

Telegramas: **ARTAZA**

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

Oficinas: Cuarta Vía, 6

Pasajes (Guipúzcoa)

NICOLAS LAFUENTE

ARMADOR Y CONSIGNATARIO

Velasco, 15 - bajo **SANTANDER**

VAPORES

Astillero. 480 tons.
 Juanes 200 »
 Aller. 200 »
 Vito 80 »

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

Telefonemas { LAFUENTELORZA Teléfonos { Domicilio: 1.722
 Telegramas { Oficina: 1.187

AGENCIA MARÍTIMA GONZALEZ-ALEGRE HERMANOS

VIGO
 &
 VILLAGARCIA

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

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

TELEG. }
 TELEF. } ALEGRE
 CABLE. }

A. B. C. code 6.^a Edic.

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

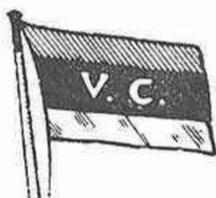
DELEGACIONES EN TODOS LOS PUERTOS

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



REVISTA QUINCENAL

MINERÍA - NAVEGACIÓN - PESCA - INDUSTRIA - COMERCIO

PATROCINADA POR LA CÁMARA OFICIAL MINERA Y LA ASOCIACIÓN DE NAVIEROS, DE ASTURIAS

ANTE UNAS AFIRMACIONES DEL MINISTRO DE INDUSTRIA

ACERCA DEL PROBLEMA HULLERO

No hace todavía un mes, la prensa asturiana recogía, con el agrado consiguiente, unas declaraciones del ministro de Industria y Comercio en las que anunciaba una próxima terminación del Tratado de comercio con Inglaterra que en la actualidad se discute. Pero recientemente, el señor Alvarez-Buylla ha dado a la prensa una muy otra noticia: que el Tratado de referencia está por el momento suspendido, existiendo dificultades que precisamente residen en el carbón.

Esto no nos coge de sorpresa, puesto que tales dificultades han existido desde el comienzo de las deliberaciones anglo-españolas. Lo que sí nos produce gran extrañeza, más aún por tratarse de un ministro asturiano, es que el señor Alvarez-Buylla diga que «nosotros tenemos el conflicto de superproducción al igual que Inglaterra, y en esta situación no es fácil llegar a un acuerdo».

Repetidas veces hemos dicho que la producción española de carbones es deficitaria, como lo prueba el hecho de que para cubrir las necesidades del consumo nacional sea preciso recurrir a las importaciones de hulla extranjera. Mas sucede actualmente que debido a la grave crisis industrial han sufrido un marcado descenso adquisitivo nuestros carbones, mientras que los exóticos continúan importán-

dose, si no en la misma cifra de antes, en un porcentaje superior al que debiera ser, de acuerdo con las necesidades del país. Y de ahí que nuestra industria hullera, a pesar de haber reducido la producción, tenga constantemente considerables existencias.

En cuanto al remedio que indica el señor Alvarez-Buylla, como solución para nuestra situación interior, de llegar a la hidrogenación de carbones, él mismo reconoce ya que este procedimiento es de resultados poco económicos, parecer que también nosotros compartimos, además de entender que sería ilusión vana la de pretender que el Gobierno español ayudara a organización semejante a que es en Inglaterra la Imperial Chemical, que lleva invertidos en experiencias unos 40 millones de pesetas.

De momento no existe otra solución, a nuestro entender, que la ampliación de obligatoriedad de consumo de carbón nacional a las industrias y una reducción en el cupo de importación de hulla con arancel reducido. Esto, claro está, sin dejar en olvido la favorable perspectiva que ofrece la hidrogenación, cuyo futuro, no cabe dudar, será la consolidación y prosperidad de nuestra industria hullera, pero que no tiene nada que ver con los apremios de la situación actual.

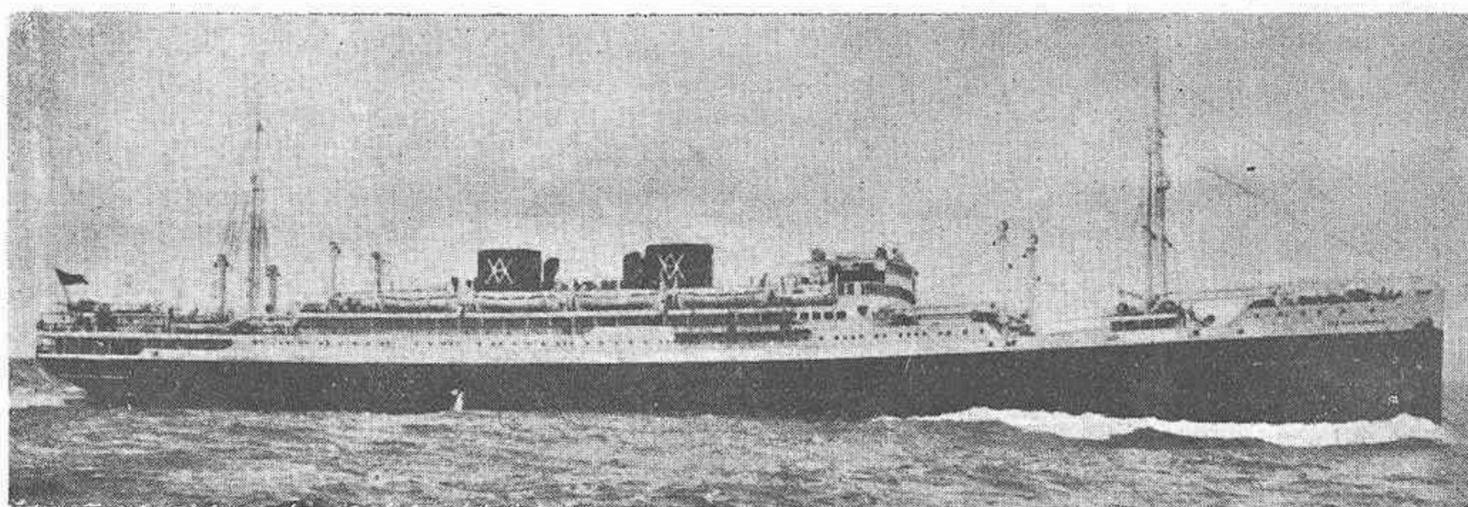
NUESTRA MARINA MERCANTE

LA ESCASA PARTICIPACIÓN DE LA FLOTA ESPAÑOLA EN LA NAVEGACIÓN TRANSOCEÁNICA

Durante el año 1935 fondearon en los puertos de la República Argentina 2.852 buques mercantes de todas las nacionalidades, sumando 10.389.175 tons. netas.

De ellos, solamente 44 con 216.485 toneladas eran de pabellón español. Por encima de nuestra bandera, en orden a la frecuenta-

Lo primero que salta a la vista al repasar las cifras anteriores, es la enorme concurrencia de buques griegos dedicados al tráfico con la Argentina, hasta el punto de ocupar el segundo lugar, después de los ingleses. Y también es de notar que Yugoslavia se remonte sobre España no obstante el copioso caudal



El trasatlántico a motor «Cabo San Agustín», de la línea de Sud-América

ción de los puertos argentinos, figuraron en el pasado año las flotas de 9 naciones:

Gran Bretaña..	1.069	buques con	4.154.925	tns.
Grecia.....	394	»	»	1.132.140 »
Alemania....	190	»	»	821.449 »
Italia.....	101	»	»	633.898 »
EE. UU.....	126	»	»	558.473 »
Holanda.....	152	»	»	470.604 »
Francia.....	97	»	»	434.622 »
Noruega.....	132	»	»	292.419 »
Yugoeslavia ..	84	»	»	267.425 »

Inmediatamente después de España, aparece la propia República Argentina con 89 buques y 213.178 tons. Siguen Brasil, Dinamarca, Bélgica, Suecia, Japón, Finlandia, Portugal, Dantzig, Chile, Panamá, Hungría, Uruguay, Rumanía, Estonia, Letonia, Polonia y Venezuela, por el orden que van citadas. De las cuatro últimas nacionalidades, sólo se contó un buque por cada una.

de relaciones de todo género que el hispano-americanismo nos brinda. Debiera ocupar la bandera española el primer lugar en los puertos argentinos, hasta que la flota de aquella república de nuestra estirpe adquiriera el desarrollo que la economía nacional de un país tan próspero requiere. Sin embargo, hasta la joven nación yugoeslava nos ha ganado la mano ¡un pueblo cuya marina mercante no cuenta aún 20 años de existencia!

Y menos mal que no se suprimió la línea regular de la casa Ybarra a Sud América, como estuvo a punto de ocurrir el año pasado, por falta de subvención del Estado español. Porque de esos 44 buques de nuestro pabellón que en el curso del año último lo representaron en los puertos argentinos, hay que contar que 29 viajes corresponden a los dos servicios de dicha compañía, el más rápido con salidas del Mediterráneo cada tres se-

manas (moto-buques «Cabo San Antonio», «Cabo San Agustín» y «Cabo Santo Tomé») y el mensual Mediterráneo-Plata atendido por los «Cabo Palos» y «Cabo Quilates».

Los 15 buques restantes hasta completar las 44 visitas de barcos españoles, son «cargoboots» de viajes aleatorios en la navegación «tramping». Casi salen a un solitario buque por mes.

En 1.º de abril contamos media docena de «cargoboots» en navegación de ida o retorno entre Europa y Sud América, aparte de la

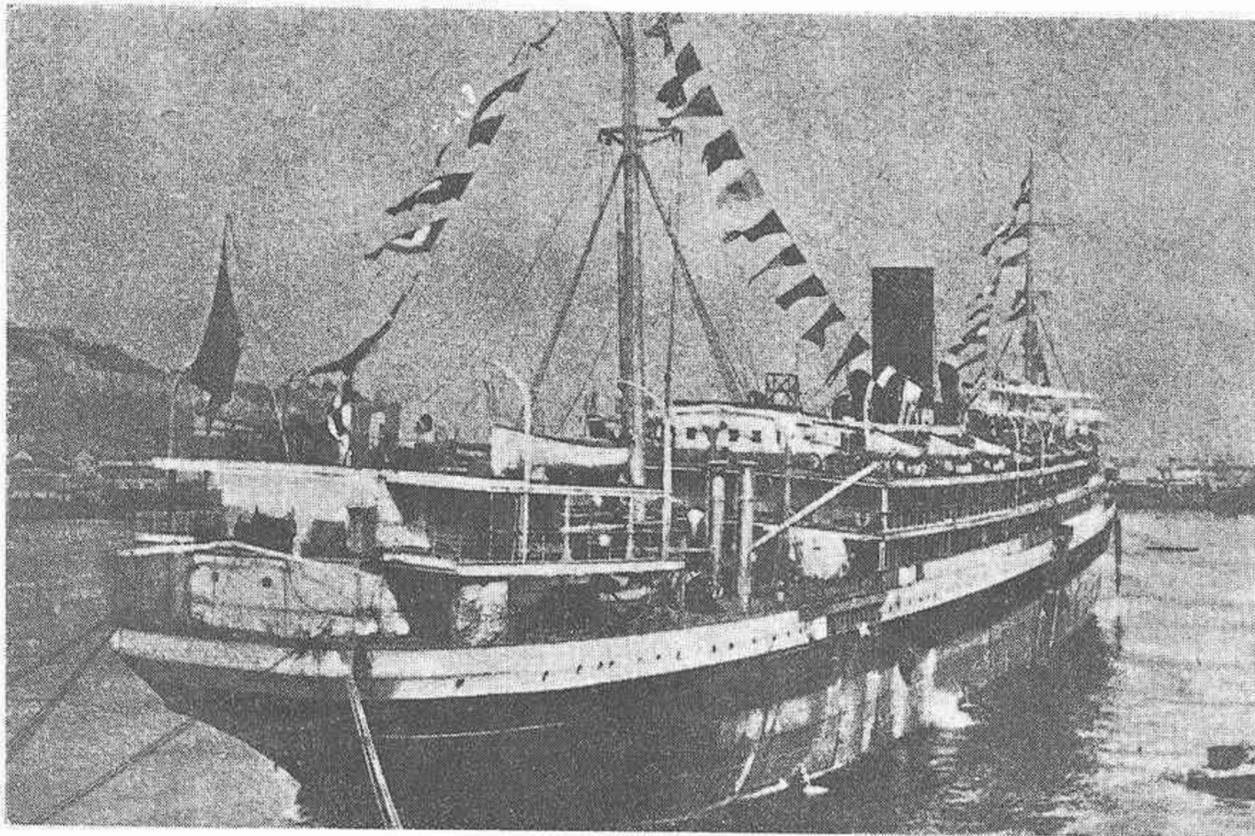
prestigio español en los puertos del Plata, los ahora denominados «Argentina» y «Uruguay», se desmoronan más por abandonados que por viejos, en un rincón de las dársenas de Barcelona. Y tan en abandono como ellos, yace en las taquillas del archivo parlamentario, el proyecto de Protección a la Marina mercante, que no tuvieron tiempo ni ganas de aprobar las Cortes anteriores. No es que el tal proyecto de ley contuviese un remedio radical, seguro y definitivo, para el precario estado de nuestra navegación trasatlántica, pero

cuando menos hubiera acabado con el actual régimen de inestable provisionalidad a que está sometida una cuestión tan vital para la economía patria.

Si mal estamos de tráfico marítimo en buques propios con América del Sur, no gozamos de mejoría en cuanto a líneas de navegación españolas a Norte América y América Central.

Los seis paquebotes que la Compañía Trasatlántica conserva en servicio («Cristóbal Colón», «Habana», «Manuel Arnús», «Marqués de Comillas», «Magallanes» y «Juan Sebastián Elcano») cubren las líneas subvencionadas a Cuba-Méjico, Mediterráneo- Nueva-York y Mediterráneo - Venezuela - Colombia. La Compañía Española de Navegación Marítima, de Barcelona, armadora de dos trasatlánticos («Motomar» y «Navemar») sostiene con ellos y con algún otro de bandera escandinava que suele tener fletado, un servicio regular Mediterráneo-Nueva York.

La Marítima del Nervión, de Bilbao, sirve una línea comercial con su flota de siete buques, más el «Aldecoa», entre el Mediterráneo y Estados Unidos, especialmente para



El trasatlántico «Uruguay», que después de servir 20 años en la carrera de Sud-América, se utilizó como cárcel a fines de 1934

línea Ybarra, uno de cuyos buques, el «Cabo Quilates», está de reparaciones desde principio del año. De aquéllos, hay dos vapores de Sota y Aznar («Abodi-mendi» y «Arantzamendi»), dos de la Marítima Unión («Neptuno» y «Eolo»), uno de Abásolo («Arraiz») y otro de la Naviera Bachí, el «Juan de Astigarra».

Esta es toda la relación que mediante su flota comercial, tiene de momento España con las naciones de América meridional de su habla, de su progeie y de tan extensa comunidad de intereses morales y materiales. Mientras tanto, los dos vapores de la Trasatlántica que durante 20 años mantuvieron el

la importación de algodón y madera. Por cierto que algunos de esos barcos, cuando escribimos estas líneas, están paralizados en puertos del Mediterráneo hace días, por una querrela societaria de difícil solución.

Y no da más actualmente la navegación española a través del Atlántico Norte.

Recientemente se ha celebrado la Conferencia Internacional naviera del Atlántico Norte, que empezó sus trabajos en Londres a fines de enero y se clausuró en París en los primeros días del mes siguiente. Uno de sus acuerdos ha sido la clasificación en 18 grupos o categorías, de los *setenta* buques que en la actualidad están adscritos por sus armadores participantes en la Conferencia, a la carrera norte-atlántica, con tráfico de pasajeros.

Entre esos 70 trasatlánticos clasificados en orden a las tarifas de pasaje, según la calidad y andar de los navíos en cuestión, no figura ninguno español. Nuestras Compañías armadoras han estado ausentes de la Conferencia.

En el primer grupo figuran sólo el «Normandie» y el «Queen Mary», los dos colosales del Océano; en el segundo, los alemanes «Bremen» y «Europa»; en el tercero el inglés «Empress of Britain»; en el cuarto, el francés «Ile de France»; en el quinto grupo, los ingle-

ses «Berengaria» y «Majestic»; en el sexto, el inglés «Aquitania» y el yanqui «Leviathan»; en el séptimo, el francés «París» y el alemán «Columbus», etc. Claro está que los vapores de la Trasatlántica que van a New-York no pueden compararse con el «Normandie», ni con otros buques más modestos en relación con dicho gigante de los mares. Pero figurarían honrosamente y hasta con ciertas ventajas, entre los grupos más numerosos de la cola. Verdad es que Italia, poseedora de tan magníficos trasatlánticos como los ex-campeones «Rex» y «Conte de Savoia», no ha clasificado más que dos paquebotes en la Conferencia, los «Saturnia» y «Vulcania» del grupo octavo.

En cuanto al tráfico de Asia y Oceanía, desde la supresión de la línea de Filipinas resulta un «rara avis» el buque español que aporta por aquellos mares. Como casos excepcionales, registramos con satisfacción que dos vapores de Sota y Aznar navegan ahora por allá: el «Arola-mendi» que llegó a Saigón (Cochinchina) a fines de febrero, y el «Altobizkar-mendi» que a mediados de marzo zarpó del puerto australiano de Melbourne con dirección a Inglaterra.

JUAN B. ROBERT.

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, 13-GIJÓN

TUBOS DE HIERRO Y ACERO

SOLDADOS Y SIN SOLDADURA
DE TODAS CLASES Y PARA CUALQUIERA APLICACIÓN
TUBERIAS Y SERPENTINES, SEGUN PLANOS

ACCESORIOS MALEABLES, 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

Estudio sobre el último quinquenio

(Continuación)

b) ANTRACITA.—Excede a las posibilidades de espacio del presente estudio, la enunciación detallada de cómo se ha venido desarrollando la actividad productora de este combustible. Quede aplazada para lugar o momento más adecuado, pues juzgamos de gran interés su análisis y divulgación. Pero no quedaría cumplido nuestro propósito de hoy si dejásemos de mencionar siquiera este único antecedente:

A principios del siglo actual, la producción total española de las tres clases de carbón que venimos considerando, era de 2.747.000 toneladas y en el año último fué de 7.320.000 toneladas. La producción de hulla era en 1901 de 2.566.000 toneladas y en 1935 fué de 6.315.000 toneladas. La producción de antracita fué en el primero de aquéllos, de sólo 85.200 toneladas y en el último de 701.800 toneladas.

Es decir, que relacionando esas cifras tenemos: producciones en 1935 = 100 y produc-

ciones a primeros de siglo = 37 en cuanto al total carbón, 40 en cuanto a la hulla y únicamente 12 en cuanto a la antracita. O invirtiendo los términos: producciones a primeros de siglo = 100 y producción en el año último = 266 y 285 para el total carbón y para la hulla, mientras que la de antracita ha logrado subir al 824. Ascensión casi constante y firme desde entonces, pues aun en aquellos años que, como el de 1932, significó una baja en la producción total carbonera de España, la antracita no solo se mantuvo ascendente sino que fué la máxima que hasta esa fecha se había conseguido.

En el cuadro núm. 7, van expresadas las distintas producciones obtenidas en el quinquenio, por provincias y el porcentaje que ha correspondido a cada una de éstas.

Así vemos que la provincia de León contribuyó en 1935 a la producción de antracita, con el 61 % del total, aumentando con ello 3 puntos sobre la de 1934; 8 puntos sobre la de 1933; 50 puntos sobre la de 1932 y 13

	1935		1934		1933		1932		1931	
	Tons.	%								
León	431.001	61	399.179	58	305.485	53	322.931	51	271.028	48
Palencia	143.917	21	127.893	19	126.948	22	138.067	22	135.337	24
Córdoba	101.808	14	140.920	21	130.155	23	151.047	24	143.747	26
Asturias	24.973	4	15.932	2	12.591	2	18.585	3	13.687	2
TOTALES	701.789		683.924		575.179		630.630		563.799	

Cuadro n.º 7.—Producción nacional de antracita, por provincias.

puntos sobre la de 1931. Ha mejorado pues en todos y cada uno de estos años su situación respecto del anterior o anteriores.

La provincia de Palencia aportó en 1935 el 21 % de la producción española, lo que significa un aumento de 2 puntos sobre la de

1934; uno menos que en 1933 y 1932 y 3 menos que en 1931. La de Córdoba sólo alcanzó en 1935 el 14 % de aquel total, disminuyendo con respecto a 1934 un 7 %; un 9 % con respecto a 1933; un 10 % a 1932 y un 12 % a 1931. Asturias, por el contrario a

estas dos últimas provincias, aunque solo significó en 1935 el 4 % de España, duplicó esta

proporcionalidad de 1934, de 1933 y de 1931; en 1932 obtuvo el 3 %.

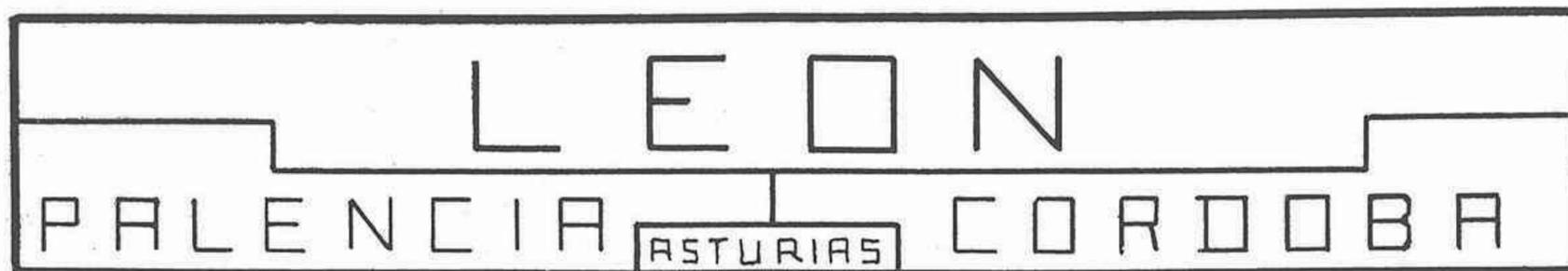


Gráfico num. 7.—Producción media de antracita en el quinquenio.

En el gráfico num. 7 se muestra la proporcionalidad media en el quinquenio, corres-

pondiente a cada provincia productora de antracita.

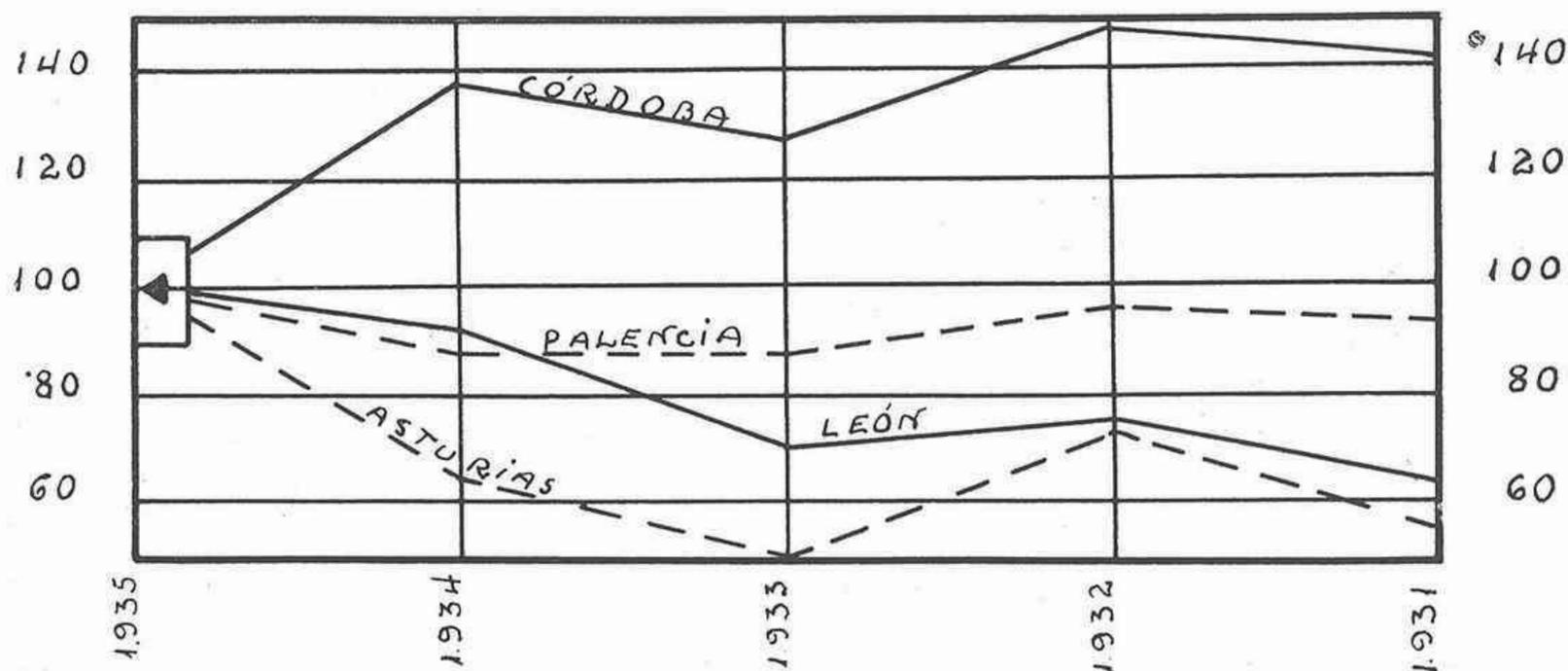


Gráfico num. 8.—Producción relativa de antracita.

El gráfico num. 8 señala las variaciones de la producción antracitera en el quinquenio, referidas aisladamente a cada provincia y comparada con su propia importancia.

Vemos que para Córdoba, en contraste con todas las demás, señala el año de 1935 la mínima de los cinco que analizamos: en éste produjo 39.112 toneladas menos que en 1934; 28.347 tons. menos que en 1933; 49.239 toneladas menos que en 1932 y 41.939 toneladas menos que en 1931.

La provincia de Palencia alcanza en 1935 su máxima producción de antracita con un total de 143.917 tons., mejorando en 16.024 toneladas la cifra de 1934; en 16.969 toneladas la de 1933; en 5.850 toneladas la de 1932 y en 8.580 toneladas la de 1931.

León, también como la anterior, señala en 1935 su record de producción antracitera, con

un aumento de 31.912 toneladas sobre 1934; de 125.606 tons. sobre 1933; de 108.160 toneladas la de 1932 y de 160.063 toneladas la de 1931.

Igualmente Asturias, con su pequeña producción, fija en 1935 su máxima de esta calidad de combustible, con 9.041 toneladas sobre la de 1934; con 12.382 toneladas —la mitad— sobre la de 1933; con 6.388 toneladas sobre la de 1932 y con 11.286 toneladas sobre la de 1931.

Los totales anuales de las cuatro provincias guardan la relación siguiente: 1935 = 100; 1934 = 97; 1933 = 82; 1932 = 90 y 1931 = 80.

La producción media total en el quinquenio ha sido de 631.064 tons. por año. De ellas, 345.943 tons. corresponden a la provincia de León; 134.432 tons. a la de Palen-

cia; 133.535 tons. a la de Córdoba y 17.154 tons. a la de Asturias. Por cada mes se cifran éstas en 52.589 tons. para el total y de ellas,

28.829 tons. han sido producidas en León, 11.203 tons. en Palencia, 11.128 toneladas en Córdoba y 1.429 toneladas en Asturias.

	1935	1934	1933	1932	1931
Enero	61.181	52.578	46.999	47.594	56.456
Febrero	50.071	56.257	49.303	41.639	51.163
Marzo	53.215	61.782	53.809	49.685	50.162
Abril	63.139	55.863	40.985	45.806	43.826
Mayo	58.021	60.928	43.852	53.169	40.122
Junio	59.148	67.669	46.162	51.781	42.352
Julio	56.378	58.507	47.938	53.214	48.939
Agosto	60.067	62.467	48.497	56.554	42.960
Septiembre	59.188	61.549	23.959	63.724	44.789
Octubre	69.940	33.008	59.908	57.225	46.212
Noviembre	60.646	51.153	63.904	59.724	48.373
Diciembre	50.795	62.163	49.863	50.515	48.445
TOTALES ANUALES.....	701.789	683.924	575.179	630.630	563.799
PROMEDIOS MENSUALES.....	58.482	56.994	47.932	52.552	46.983

Cuadro n.º 8.—Producción mensual de antracita en España.

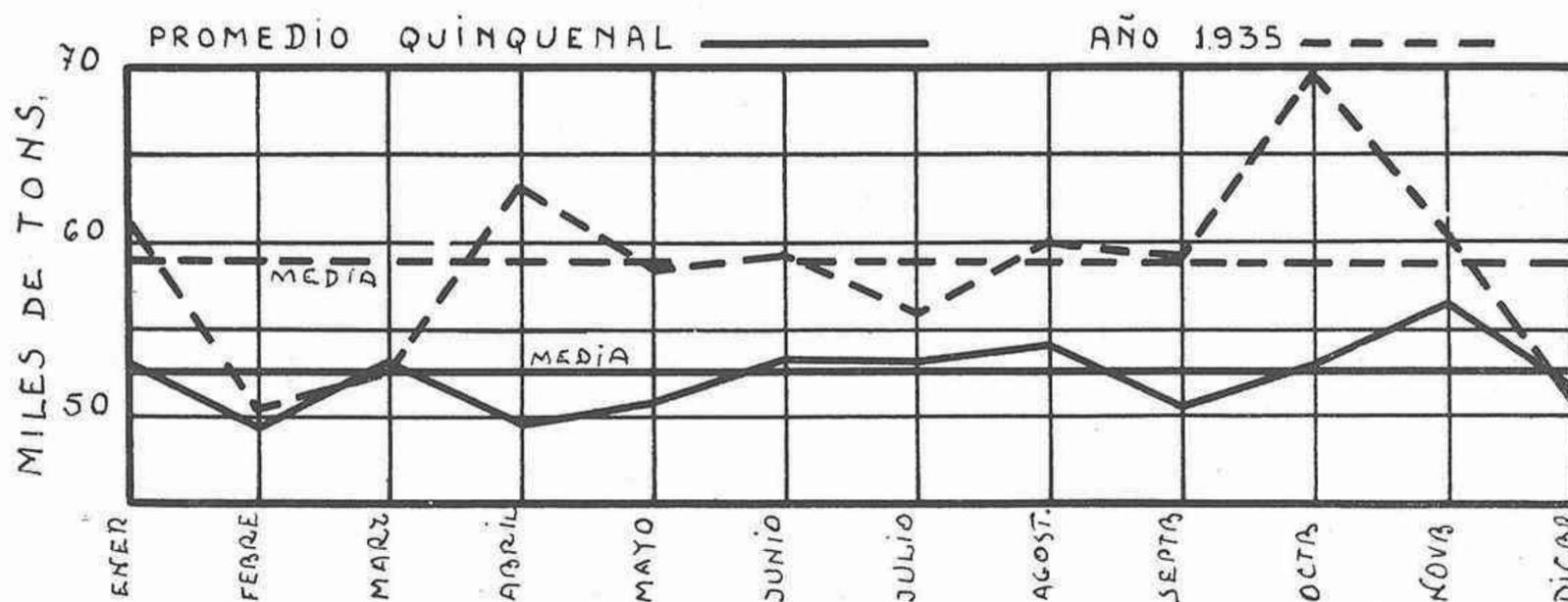


Gráfico núm. 9.—Producción mensual de antracita y promedio del quinquenio

En el cuadro núm. 8 se indica la producción nacional total de antracita en cada uno de los sesenta meses del quinquenio.

El gráfico núm. 9 nos dice cómo esa producción ha variado en los meses de 1935, su comparación con el movimiento promedio de los cinco años y la media que resulta en ambos casos.

Examinando cuadro y gráfico complementario, se aprecia que la producción antracitera en el año último no presenta bruscas alterna-

tivas, destacándose en el orden ascendente el mes de octubre que no solo ha sido el mejor del año sino el de máxima producción del quinquenio, con un exceso sobre el promedio de 11.458 toneladas y en orden descendente febrero, el más flojo de 1935, con un defecto de 8.411 toneladas a igual comparación. El mes de mínima producción en los cinco años ha sido septiembre de 1935.

VICTORIANO CASTAÑO SANJUÁN
(Continuará)

ACUERDA IMPORTANTES CONCLUSIONES

El jueves 9 del actual se celebró en Sama de Langreo una Asamblea de Ayuntamientos hulleros en la que se personaron aquél y los de Laviana, San Martín, Mieres, Aller, Teverga, Oviedo, Gijón y Lena para tratar de la crítica situación porque atraviesa la industria hullera y estudiar los medios a adoptar para obtener la rápida solución del problema hullero y, consecuentemente, la normalización de la jornada de trabajo, reducida actualmente a cuatro días por semana, con gravísimo quebranto para la economía de Asturias.

Convinieron los reunidos en que la crisis de la industria hullera pasa, desde hace algún tiempo, por uno de los más difíciles momentos, que es preciso remontar afrontándolo con toda decisión. Por tal consideración, la Asamblea entendió como de máxima urgencia la adopción de medidas tendentes a conjurar de momento el grave problema, sin descuidar el estudio y puesta en marcha de la solución total.

En consecuencia, la Asamblea, tras amplia deliberación, acordó las siguientes conclusiones:

Primera. — Recabar del Gobierno de la República imponga a los almacenistas con venta exclusiva de carbones y a las industrias protegidas por el Estado, la obligación de retirar de las plazas mineras de 250 a 300.000 toneladas de las actuales existencias, prorrateándolas entre dichas industrias con arreglo al cupo que les ha sido asignado en 1933.

Segunda. — Simultáneamente, que por el señor gobernador civil de la provincia se recabe de las empresas mineras la normalización de la jornada de trabajo a partir de la semana

entrante, por demandarlo así los intereses de la paz social y teniendo en cuenta, además, que la efectividad de la conclusión que antecede descongestionará considerablemente el actual «stock» de carbones en boca mina.

Tercera. — Recabar del Gobierno de la República la supresión inmediata de los depósitos flotantes de carbón extranjero, por ser de pública constancia que sirven como medios de contrabando, con grave perjuicio para la producción general; precintaje de las bodegas de los barcos destinados a la introducción del carbón inglés y adopción de cuantas medidas represivas se impongan para poner término a la importación clandestina de dichos carbones.

Estas conclusiones serán elevadas a la Superioridad, solicitando de la misma la máxima atención al problema minero asturiano.

También se acordó designar a los señores don Celso Fernández García y don Julián García Muñiz, por Langreo; don Florentino R. Palacios y don Manuel G. Peña, por Aller y Mieres, y don José Flórez por San Martín del Rey Aurelio, para constituir la Comisión que solicitará del gobernador de la provincia la efectividad de la conclusión segunda, y para entender en todas las gestiones que interesen a los Ayuntamientos hulleros en relación con el problema que ha sido tratado en la asamblea citada.

El domingo 12 del actual se celebró en Oviedo una Asamblea de todos los Ayuntamientos de la provincia para tratar distintas cuestiones que afectan a sus Haciendas, y en ella se acordó apoyar las anteriores conclusiones.

Peticiones que hace el personal de los buques

Como secuela de las peticiones formuladas por las distintas organizaciones obreras del personal subalterno de los buques y del oficio de huelga presentado por éstas, tuvo lugar en Madrid, el día nueve del actual, una reunión obrero-patronal saliendo de la misma el laudo siguiente:

1.º — Que los armadores repongan inmediatamente en sus puestos respectivos a todos los tripulantes que hayan sido despedidos o dejado sus puestos con motivo de los movimientos producidos recientemente.

2.º — Simultáneamente las organizaciones representadas darán orden para que salgan los buques a la mar y normalicen la navegación y los puertos en lo que aquella afecta.

3.º — El miércoles, 15 del actual, a los once de la mañana se reunirá la representación de las dos partes para proceder a discutir y resolver las reclamaciones pendientes y establecer además las mejoras mínimas de trabajo y salarios que han de regir para lo sucesivo.

4.º — Durante el período de estas negociaciones iniciadas, no se podrá producir por el personal movimiento alguno, ni amarre de buques por los armadores, sometiéndose ambas partes en aquel período al Statu Quo del momento.

5.º — Se nombra una Comisión de enlace que atenderá al detalle necesario para solventar cualquier incidente que pudiera surgir.

No sabemos en concreto el alcance de las peticiones que dicho personal pretende obtener, pero sí los términos generales de las mismas que son así:

1.ª — Jornada de ocho horas en todas las navegaciones.

2.ª — Aumento de salarios.

3.ª — Abono en metálico de todas las horas extras y domingos en la mar y trabajados en puerto.

4.ª — Reconocimiento de las organizaciones obreras y de sus delegados.

5.ª — Vacaciones anuales en un solo plazo, retribuidas.

6.ª — Aumento de la subvención por comida.

7.ª — Modificar las plantillas del personal de las actuales Bases.

* * *

La aguda crisis que atraviesa la navegación de un tiempo a esta parte y la desigual competencia que nos hacen las flotas de otras banderas, donde las tripulaciones no disfrutaban de las condiciones de trabajo aquí establecidas, entendemos es lo suficiente para comprender lo destemporizadas que resultan las peticiones del personal subalterno, con lo cual únicamente se contribuirá, primero, al amarre de muchas unidades que, si ya resultan antieconómicas actualmente lo serán más tan pronto como se concedan algunas mejoras, y segundo, a la completa desaparición de nuestra flota mercante, puesto que nadie será tan temerario que emplee su capital en un negocio a sabiendas de que ha de resultarle francamente ruinoso.

Como antes decimos, no conocemos en detalle el alcance de las peticiones formuladas por el personal, y por esto no podemos anticipar un juicio sobre las mismas, ante el temor de incurrir en algún error lamentable, por lo que dejamos para el próximo número de esta Revista nuestro verdadero comentario. Por cierto que sería de desear no tuviera este pro-

blema la importancia que le suponemos y que se llegase a una inteligencia entre navieros y tripulaciones, hermanando los intereses de ambos y siempre con miras a no derrumbar nuestra ya reducida marina mercante.

Mientras, no estará de más el recordar que cuando se implantó el nuevo Cuadro indicador de personal, no fueron pocos los navieros que hubieron de amarrar sus buques ante la imposibilidad de sostener una explotación

ruinosa, puesto que los tipos de flete no permitían el sostenimiento del personal que se imponía llevasen a bordo. Si esto ocurrió entonces, cuanto el tráfico marítimo, aunque ya en situación crítica, no revestía el alcance que ahora tiene, fácil es de suponer las consecuencias lamentables que para todos—navieros y personal—podrán acarrear las peticiones que se han formulado.

EL CAPITÁN RECKLESS

Fabricación de  Pinturas y Barrices

MACHIMBARRENA Y MOYÚA S.A.

TELÉFONO 16603 **BILBAO** APARTADO 291

ASTILEROS DEL ANTABRICO S.L.

— **GIJÓN** —

ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE CONSTRUCCIONES NAVALES

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

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

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

Soldadura Autógena y Eléctrica

Calle de las Artes Gráficas

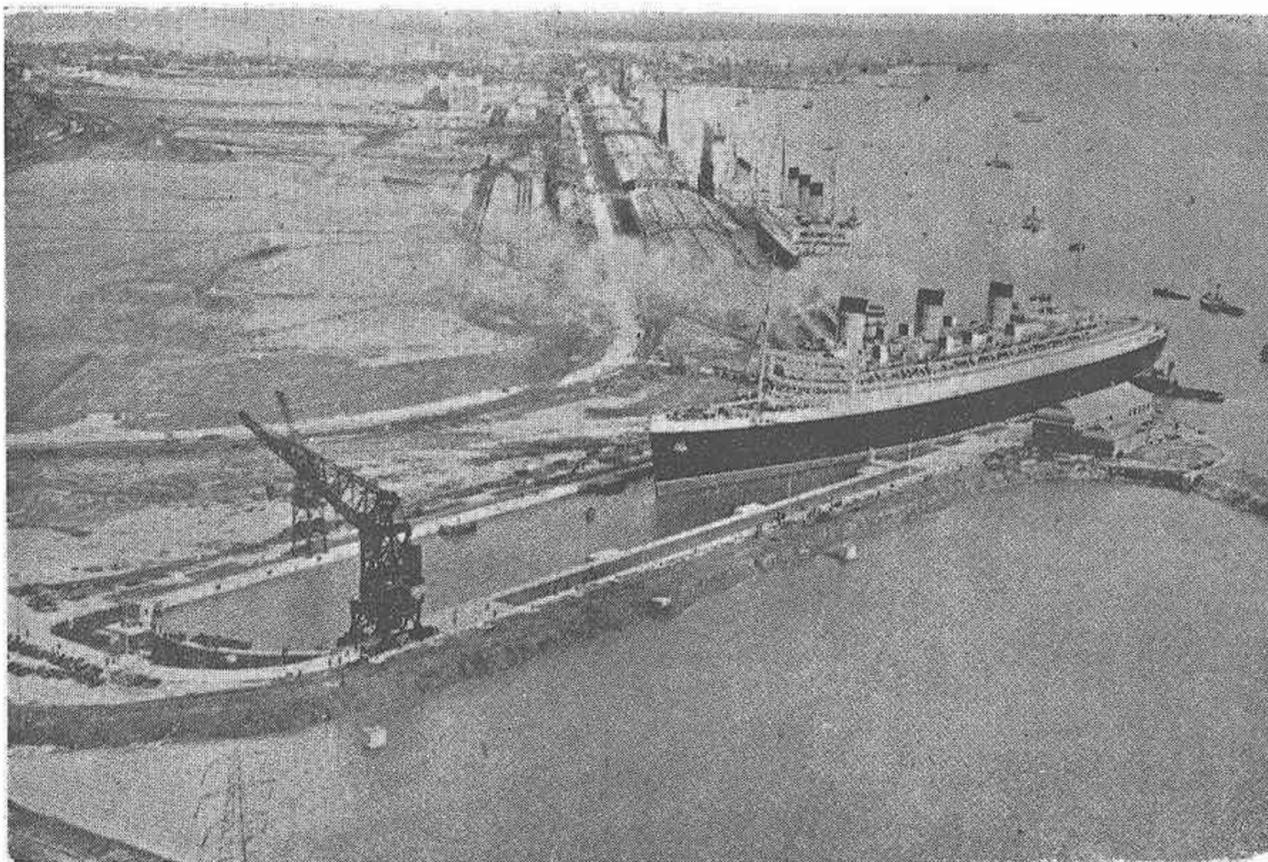
Teléfono 23-42

El «Queen Mary» y los docks de Southampton

Las grandes obras portuarias. — La «Cunard» y la ayuda oficial

El corresponsal del Lloyd escribe que el «Queen Mary» abandona hoy los docks de Southampton para la prueba final. El supertrasatlántico está ocupando los docks

Todo cuanto rodea el gigantesco paquebote inglés que está para lanzarse al Atlántico, es desmesurado y colosal; el dock ha sido construído con la intención puesta en sus di-



El «Queen Mary» entrando en el dock Jorge V

Jorge V construídos para el coloso. Durante dos años más de mil hombres, excavaron el lecho térreo que ocupa hoy el «Queen Mary» y fueron empleadas en las obras más de 750.000 tons. de hormigón. La idea de su construcción surgió a la par de la consecución del trasatlántico que entonces tenía el oscuro e impreciso nombre de «N.º 534». Era en setiembre de 1933, o sea antes de que se paralizaran las obras de construcción del buque. No se interrumpieron por eso las obras del sitio donde hoy está acomodado el «Queen Mary».

Las instalaciones para llevarlo a efecto, las obras accesorias de relleno, excavaciones, etc., se elevan a la ingente suma de 1.850.000 Libras — 70 millones de ptas. — que es bastante más del presupuesto de construcción de la mayor parte de los puertos españoles.

mensiones y requerimientos; claro que valdrá en lo sucesivo para otros buques, y que ya han ocupado otros liners más modestos; pero es indudable que sin la existencia del gigante, el dock Jorge V no se hubiera construído.

* * *

El «Queen Mary» no cuesta nada a los contribuyentes, dicen los ingleses. En el extranjero, sin embargo, existe la opinión

de que el descomunal trasatlántico va a navegar favorecido por los subsidios oficiales. De ninguna manera; la idea de su construcción fué concebida hace seis años por la compañía más antigua de la línea que el buque va a surcar; los proyectos se trazaron sin la intención puesta en las arcas de la tesorería. Cuando amenazaban dificultades financieras a la consecución del buque, la compañía recibió ayuda oficial, reintegrable, con sus intereses. Si se botara un buque gemelo de éste, la «Cunard» se acogería a los beneficios de aquella ley que concedió ayuda oficial para la terminación del «Queen Mary», reintegrando en los plazos debidos las sumas recibidas por anticipo. Eso es lo que aclaran sus constructores, saliendo al paso de torcidas campañas que tienden a desfigurar hechos para obtener deducciones interesadas.

El trueque en el comercio exterior

FINANZAS INGLESA Y ECONOMÍA AMERICANA

El comercio internacional retrocede al trueque. El trueque, el cambio de mercancía por mercancía sin intervención del signo monetario, es el regreso a los tiempos primitivos del mercado y del comercio. Fué el método que servía a las sociedades primitivas, para cambiar sus productos primarios. Cuando en períodos superiores económicos se halló el expediente de la moneda, el comercio y los cambios recibieron un poderoso impulso. Abandonarlos forzosamente ahora, es signo de la confusión presente, del desorden de ideas y de conductas en el cambio exterior. Si hace unos años, muy pocos, se le hubiera anticipado esa previsión a cualquier hombre de negocios le hubiera parecido fuera de sentido e imposible, porque a nadie se le alcanzan sus ventajas y es fácil ver que está sobrado de inconvenientes y que es fuente de trastornos, de retrasos y de toda suerte de imposibilidades.

LA CONSECUENCIA EN LOS ERRORES

Es todavía una consecuencia de la guerra y de las condiciones de paz que la siguieron, que desarticularon el comercio. Desorganización de los cambios que no ha sabido evitarse, que no se ha querido hallarle remedio más que en la adopción de medidas aun más restrictivas y sofocantes y más torpes, por lo tanto. Los alemanes son los que han extremado más el sistema. Hace unos días hablábamos, al referirnos a la crisis de la construcción naval en Inglaterra, de la primacía artificiosa

que se había pretendido imprimir a esa misma industria en Alemania, a base del trueque y de la política de divisas. Ahora es Chile la que incurre en el mismo sistema. Los periódicos ingleses, estudiando la crisis de construcciones navales, se refieren al encargo hecho recientemente de tres grandes buques para la marina chilena en los astilleros de Alemania, a cambio de nitrato de dicho país.



Mr. Philip Haldin

Presidente de la importante Compañía «Lamport & Holt Line».

LAS QUEJAS DE LOS NAVIEROS

Hace unos días en su discurso anual cerca de la Junta de Accionistas, el Presidente de la importante empresa marítima, «Lamport & Holt Line», el señor Philip Haldin, se ocupaba de los daños cuantiosos que el procedimiento de trueque de mercancías había infligido a su flota. El trueque ha desviado del comercio con Inglaterra buena parte de aquél a que la flota inglesa servía de ordinario. «El algodón brasileño ha tomado ahora la ruta de Alemania, dice en el informe referido; por mucho tiempo era un tráfico inglés porque venía destinado a Inglaterra; ahora va a Alemania, a cambio de mercancías alemanas para un mercado que antes se surtía de la producción inglesa servida por nuestra marina, y ahora por buques de pabellón alemán.» Ese es el problema.

DATOS SIGNIFICATIVOS

He aquí algunas cifras de las citadas en apoyo de sus aseveraciones por el Sr. Haldin. En los nueve primeros meses de 1934, Brasil

compró a Inglaterra mercancías por valor de 7.000.000 millones de libras esterlinas; las compradas en Alemania en el mismo tiempo, fueron 5.800.000. La posición de ambas naciones se invierte en los nueve meses primeros del 1935 y sigue el mismo ritmo para el futuro. Mercancías compradas en Inglaterra, en 1935, enero a septiembre, 4.300.000 libras esterlinas; mercancías compradas en Alemania, 1935, 6.500.000 libras esterlinas.

En cuanto a las exportaciones a dicho país, dan una cifra parigual en el año 1934, alrededor de los 7 millones de libras esterlinas. Pero en 1935, las cifras de exportación alemana a Brasil, son esos mismos siete millones; en cambio las cifras inglesas caen a 4 millones de libras.

Una de las principales mercancías cambiadas ha sido el algodón que Alemania precisaba apremiantemente y que nutría en primer término los servicios marítimos anglo-brasileños, antes de la introducción de estas prácticas.

En 1934, Alemania compró a Brasil solamente 25 mil toneladas de algodón, mientras los ingleses le compraban, 67 mil. En 1935, Alemania sube a 83 mil toneladas e Inglaterra desciende a 21 mil. O sea que en un año nuestra flota ha perdido, solo de una mercancía y de un solo país, el tráfico de cincuenta y tantas mil tons.

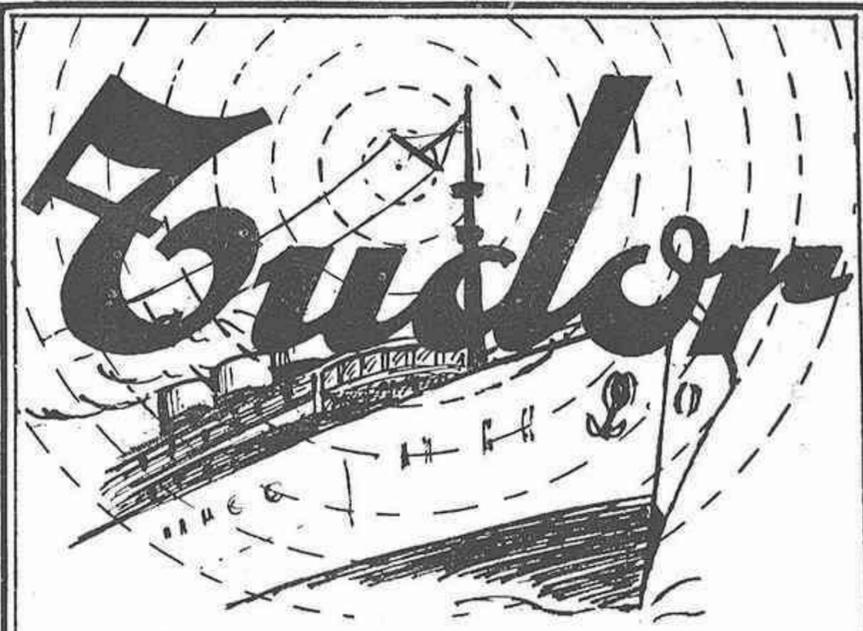
EL CAPITAL INGLÉS EN
HISPANO-AMÉRICA :-:

Inglaterra se lamenta de lo que su-

cede a sus capitales con los países deudores, donde aquéllos fueron invertidos. El mecanismo de la balanza de pagos ingleses era éste; déficit de su balanza comercial y superavit de su balanza de pagos. Este último saldo favorable se colocaba por Inglaterra en los países de desarrollo industrial incipiente o de economía agrícola, como la Argentina; el resultado era una nueva capitalización por los productos de esos capitales y una subordinación creciente de las economías de esas naciones a la suya. Así se establecieron por todo el planeta los capitalistas ingleses; así son dueños de los Ferrocarriles y de los frigoríficos de la Argentina o de las minas bolivianas, pongamos por caso.

Así escriben: «Estamos enfrente de una guerra económica que nos ha declarado por los países deudores, que no sólo de su prosperidad económica somos acreedores, sino de todo lo que son, que todo se lo deben a ini-

ciativa y al dinero de los nuestros». Confiados en la conducta limpia de los Estados de Hispanoamérica, viene a decir, nuestros obligacionistas desarrollaron sus industrias, crearon sus medios de tráfico y pusieron a su disposición nuestras flotas mercantes. El interés de los capitales así invertidos, se nos satisfacía en productos elementales y en servicios. Así estimulamos su comercio y su producción. Cuando necesitaron *manufacturamos*, se las servimos, y nuestra experiencia marítima fué una palanca



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

poderosa de su desarrollo y así se inició un tráfico marítimo de salida y retorno de doble vía oceánica, pudieramos decir, en beneficio de ellos y en el nuestro. ¿En qué condiciones se halla todo eso hoy?

EN LO QUE HA QUEDADO

Los obligacionistas de los f. c., en cuestión, se lamentan de las restricciones financieras sobre sus *réditos* y de las medidas del gobierno argentino con respecto a las comunicaciones, al tráfico por carretera, y al régimen de salarios de las empresas controladas por sus capitales. El gobierno argentino ha llegado últimamente a un convenio con los tenedores de esas obligaciones, con su mediación oficial, para elevar el tipo de cambio de los pesos a moneda esterlina, pero a condición de que se rebajen los fletes para sus maíces: es decir que exige del beneficio que concede a los acreedores ingleses, una contrapartida equivalente, y a costa de los intereses navieros. La compensación para estos consistirá en que una nueva ordenación ferroviaria repercuta favorablemente en el mejoramiento de los tráficos marítimos en este mercado. Pero de efectos tan confusos y dilatados que justamente la perspectiva alarma a estos intereses.

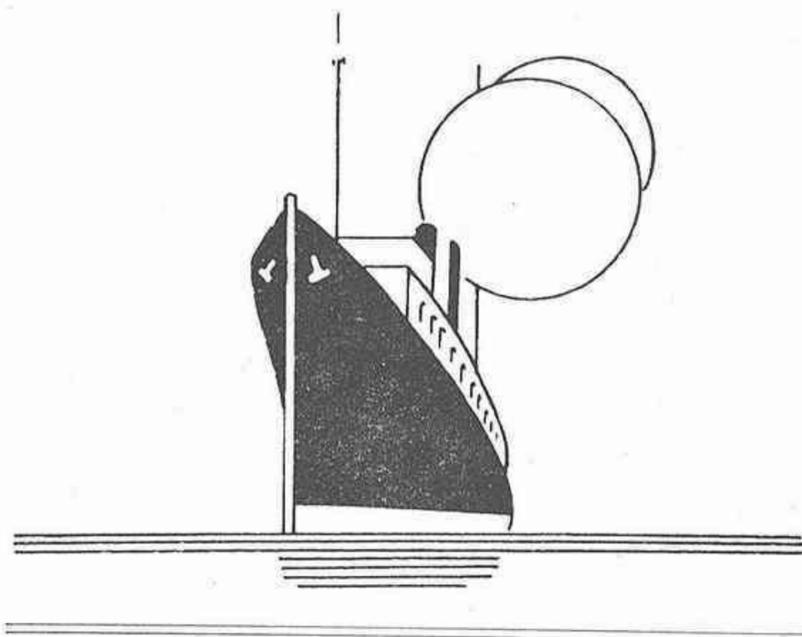
EUROPA Y AMÉRICA O RUPTURA DE LA TRADICIÓN :-: :-:

Inglaterra advierte doloridamente cómo disminuye su influencia, cómo nuevas competen-

cias recortan su hegemonía; fenómeno de evolución político social que impone en todos los órdenes de cosas y actividades este desplazamiento que está arrastrando hacia nuevos continentes la primacía que Europa ejerció un día cuando señoreaba sobre el planeta, constituyendo su eje económico. En América, dicen claramente estas cifras la magnitud de la caída económica de Inglaterra y de Europa: En las importaciones sudamericanas, Gran Bretaña representaba el año 1913, el 54 por 100 del total; los Estados Unidos, solo un 24 por 100. En los últimos datos conocidos la participación inglesa no llega al 16 por 100, mientras la norteamericana sube, a pesar de la crisis y de los malestares que la agobian y anquilosan, al 38 por 100.

J. CRESPO

Gijón.



ANÚNCIESE USTED EN MARINA Y CARBÓN Y TENDRÁ GRAN EFICACIA LA PROPAGANDA QUE REALICE

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

G I J Ó N

Apartado 27

LAS CENTRALES DE VENTAS

Aquellas dudas que pudieron sostenerse acerca de la pronta introducción por las empresas mineras de proyectos de centralización de ventas, parecen en trance de disiparse por las informaciones de la mayor parte de los distritos, las cuales se refieren a la celeridad con que se están llevando a cabo los estudios previos para la consecución de esos proyectos.

RAZONES PARA LA PREMURA

Hay dos razones que permiten la esperanza de que esa organización de venta esté encarrilada para primeros de julio próximo, fecha en que las empresas se comprometieron a ello cerca del Gobierno. La primera es que las empresas mineras no han obtenido de los consumidores la buena disposición que esperaban, el acuerdo que se habían prometido fácil de alcanzar, para los aumentos voluntarios de precios; así ha sucedido que la mayor parte de los distritos se hallan bajo la carga de los salarios, elevados con aquella esperanza, antes de obtener el aumento y compensación correspondiente. De ahí la forzosidad de que la organización de ventas funcione cuanto antes para llegar así a la elevación de los precios, en cantidad suficiente, por lo menos, para cubrir las obligaciones adicionales de las explotaciones.

La segunda razón es que la situación financiera de las explotaciones, particularmente de aquellas localizadas en las zonas principales de la exportación, es tan embarazosa que es necesario apresurar el tiempo de que lleguen sus capitales a procurar un rendimiento; de otra manera sería imposible la obtención de nuevos capitales, de los cuales están muchas explota-

ciones necesitadas; y no son capaces de procurárselo ahora, porque los rendimientos actuales no pueden estimular la afluencia dineraria que necesitan.

CONDICIONES PREVIAS SEGÚN

LA OPINIÓN MINISTERIAL :::

Se hace necesario, cuanto antes, la inversión de importantes sumas de establecimiento, si la industria minera quiere seguir el paso de los tiempos, tan exigentes en la técnica de las explotaciones, si se quiere aprovechar plenamente los nuevos procedimientos que están a punto de salir del campo de la experimentación científica, para incorporarse a la práctica de las explotaciones industriales.

El Ministro de Minas declaraba recientemente, en un discurso a este propósito, que era deber suyo procurar que, antes de que los proyectos fueran presentados a la discusión parlamentaria, se hubieran cumplido tres condiciones previas:

a) Que en cada distrito, el control de organización de ventas debe cubrir a todas las empresas de la zona correspondiente con alguna medida de permanencia;

b) que la organización de esa Central evite de una manera efectiva la competencia, y

c) que debe ser estructurada de tal forma que las evasiones del precio mínimo que se señale no puedan existir.

LOS CONSUMIDORES ANTE

LOS PROYECTOS ::: ::: :::

Naturalmente, los mineros, no menos que el Gobierno mismo, están interesados en la

imposición de esas cláusulas previas y en su viabilidad. Probablemente la observación ministerial acerca de que haya de evitarse toda competencia no dejará de suscitar la inquietud de los consumidores. Hay la duda, para muchos, de que acaso no sea muy posible conseguirlo y de si es esa la verdadera intención del Gobierno. En cierta medida, ya las cantidades que ahora se señalan a cada distrito en la cuota de producción contienen y moderan la competencia; pero hay muchas razones para creer que los mineros y el Gobierno se refieren en este caso a la eliminación de la competencia antieconómica y ruinosa.

LOS NAVIEROS

La «Coal Mines Act» de 1930 implica ya una cierta protección para el consumidor. Ya se prevé en la ley el establecimiento de Comités de investigación y se señala que si algún aspecto de los proyectos de organizaciones de

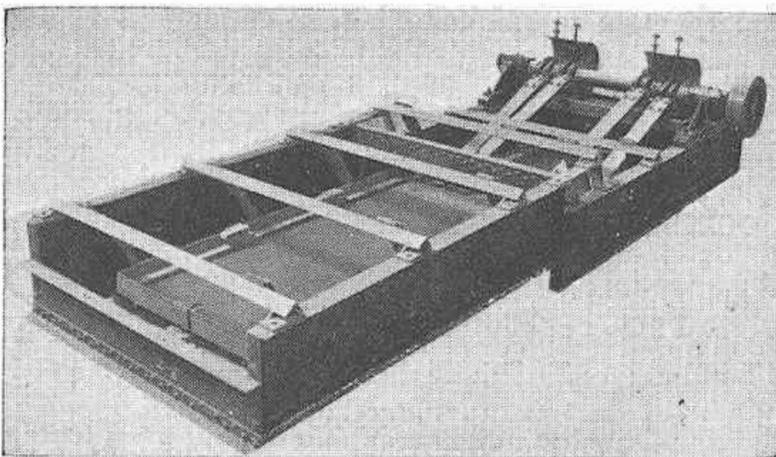
ventas, fuera contrario al interés público, se de cuenta de ello al «Board of Trade» con el propósito de rectificar y atender las quejas que se le sometan.

Para la navegación, los efectos de los programas de racionalización de ventas, son de vital importancia. Las advertencias contenidas en la Memoria de la Cámara de Comercio de Cardiff, y reforzadas por su Presidencia en la sesión anual de este organismo, contra los procedimientos que tiendan a forzar los precios de exportación hasta un nivel antieconómico, han de tener ecos resonantes.

J. THOMPSON

Londres-Abril.

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



Mauricio Ruiz de Velasco

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

Elcano, núm. 2

Teléfono 19.518

BILBAO

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 }

La Mutualidad de Empresas Mineras de Asturias

Al implantarse la nueva ley de accidentes de trabajo de 8 de octubre de 1932, las principales empresas mineras de Asturias entendieron conveniente para sus intereses la creación de una mutualidad que cubriera el seguro de riesgos graves de sus obreros, puesto que de este modo hallarían una gran economía en los gastos que por el concepto de referencia habrían de satisfacer a las Compañías aseguradoras, dadas las elevadas primas que se establecieron de acuerdo con las fijadas por la Caja Nacional de Seguro y Previsión. De este modo nació la Mutualidad de Empresas Mineras e Industriales de Asturias, de la que tenemos a la vista su Memoria correspondiente al año 1935.

Cubre actualmente esta Mutualidad el seguro de 24 de las más importantes Empresas mineras de Asturias con un total de 23.041 obreros, los cuales percibieron en el pasado año 69.514.722,60 pesetas de jornales, cifra ésta que hubiera sido muchísimo más elevada de no haber padecido la industria minera la grave crisis de consumo habida en el último ejercicio, que obligó a la generalidad de las Empresas a reducir uno y dos días de trabajo por semana.

Tienen algunos industriales ciertos reparos para ingresar en las mutualidades, debido a las insuficientes reservas de muchas de éstas

para atender casos de accidentes de alguna importancia. En la Mutualidad de Empresas Mineras de Asturias huelgan tales temores a pesar de su reciente creación, puesto que ésta, además de tener un reaseguro que le deja a cubierto de cualquier contingencia, dispone de una reserva global que se aproxima a dos millones de pesetas. Por otra parte, hay un dato más que suficiente para dejar patentizada la austera y escrupulosa administración de la Mutualidad, cual es el que los gastos asignados para tal concepto hayan sido liquidados con superávit en el año 1935 y que estos solamente representan el 8 por 100 de las cuotas ingresadas.

En resumen, podemos decir que la marcha de esta Mutualidad es francamente satisfactoria, por lo que es de suponer que no tardando hayan ingresado en la misma las Empresas mineras e industriales que todavía no lo han hecho, puesto que no puede haber ningún género de duda en cuanto a las economías que esto les reportará, como pueden demostrarlo aquellos que figuran entre sus mutualistas.

Por este resultado, felicitamos al Consejo de Administración de la Mutualidad que tal acierto pone en su desarrollo, especialmente a su gerente el distinguido ingeniero de minas don José Sáenz de Santa María.

S. C.

TRITON

PINTURA PATENTE PARA BARCOS

OLESA
MADRID

Norusto

PINTURA-ESMALTE ANTICORROSIVA

VARADERO del FOMENTO

Propietario: BERNARDO ORTEA

G I J O N

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES NAVALES

Carro varadero para buques hasta 1.000 toneladas

PRECIOS REDUCIDOS PARA LAS OPERACIONES DE SUBIDA, BAJADA Y ESTANCIA

SOLICITESE TARIFA DE PRECIOS

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.

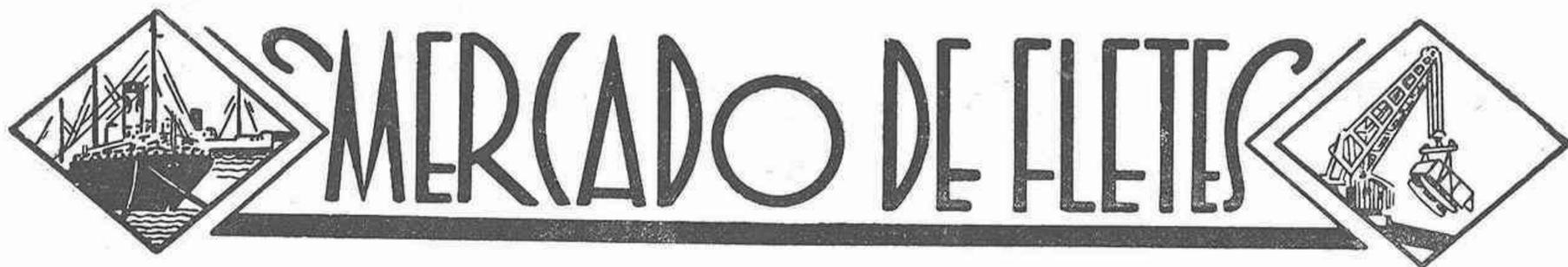
Los productos de esta Fábrica han sido reconocidos y aceptados por el Registro del Lloyd de Londres.

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

Al quedar restablecida la normalidad en el puerto de Gijón, una vez solucionado el conflicto promovido por los obreros estibadores, que se reintegraron al trabajo el día primero del actual, este mercado de fletes fué objeto de cierta animación en la demanda de tonelaje. Tal mejoría y la premura de algunos fletadores para cerrar buques pronto disponibles, dió incluso lugar a que se concertaran fletes a tipos más elevados que los fijados en cotizaciones de anteriores quincenas.

Los requerimientos para viajes a puertos del Cantábrico y Galicia pudieron cumplimentarse con facilidad, puesto que hay sobrado tonelaje para las necesidades actuales de este sector. No ofrecen, sin embargo, parigual característica los fletamentos para el Sur y Mediterráneo, donde se deja sentir alguna escasez de buques del tamaño que es solicitado. Ello es origen de las prolongadas detenciones que sufrieron bastantes barcos en el puerto de Gijón, con motivo a la huelga de estibadores y que otros, a los que el conflicto no sorprendió aquí, fuesen colocados para viajes en

distintos mercados. De todos modos, no reviste importancia la demanda actual, aparte de tratarse de buques de tonelaje mediano o más bien de requerimientos para bodegas, que es lo que circula estos días en el mercado de Asturias con alguna insistencia.

Las peticiones formuladas por el personal de los buques a los armadores, sobre las que se discute estos días en Madrid, son la nota más sobresaliente de la quincena, dado el problema que las mismas crearán al tráfico marítimo. Si tenemos presente la difícil explotación de los buques con las actuales nóminas, veremos que los navieros no están en condiciones de conceder mejora alguna, por insignificante que ésta sea, sino que, por el contrario, la crítica situación del mercado aconseja el estudio de una reducción en los gastos, para que los buques puedan continuar navegando sin ocasionar pérdidas.

Siguen los mercados de retornos carentes de animación. Escasean los cargamentos para sales, minerales y cementos. Tampoco presentan actividad los de madera para minas.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

San Sebastián...	—Vp.	240 ts.	Ptas. 13,25	Langreo
Id.	»	210 ts.	» 14,—	Id.
Zumaya	»	200 ts.	» 14,50	Id.
Dava	»	150 ts.	» 15,—	Id.
Bilbao	»	750 ts.	» 8,50	Id.
Id.	»	300 ts.	» 9,—	Fomento
Id.	»	260 ts.	» 10,—	Langreo
Santander	»	1.000 ts.	» 7,—	Norte.
Id.	»	250 ts.	» 10,—	Langreo
Ferrol	»	150 ts.	» 10,50	Id.
Coruña	»	180 ts.	» 10,—	Norte.
Vigo	»	350 ts.	» 14,—	Langreo
Marín	»	300 ts.	» 14,—	Id.
Huelva	»	1.600 ts.	» 14,—	Norte.
Id.	»	800 ts.	» 17,—	Id.
Valencia y Alicante	»	4.400 ts.	» 13,50	Langreo

AVILÉS a

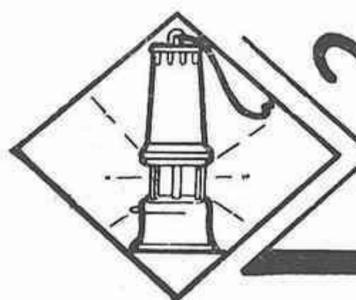
San Sebastián	—Vp.	300 ts.	Ptas. 13,—
Valencia	»	4.000 ts.	» 13,50
Barcelona	»	5.700 ts.	» 14,50
Id.	»	2.400 ts.	» 15,50

S. E. de PRAVIA a

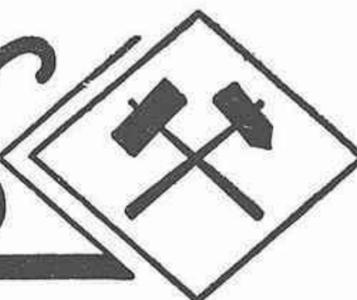
San Sebastián	—Vp.	200 ts.	Ptas. 13,—
Bilbao	»	3.000 ts.	» 7,—
Id.	»	240 ts.	» 10,50
Corcubión	»	800 ts.	» 12,50
Valencia	»	2.000 ts.	» 14,50

RETORNOS:

Bilbao-S. E. Pravia	—Vp.	1.000 ts.	mineral	Ptas. 5,—
Zumaya-Gijón	»	220 ts.	cemento	» 8,50
Santa Marta-Musel	»	250 ts.	pinos	» 10,—
Betanzos-Musel	»	180 ts.	»	» 11,—



MERCADO DE CARBONES



A pesar de lo reducidos que fueron los embarques de carbones efectuados por los puertos de Asturias en el mes pasado—147 mil 736 toneladas—, motivado en gran parte por la paralización sufrida en Gijón-Musel durante la huelga de estibadores, que duró veinte días, al cesar ésta el primero del actual, ninguna animación presentó el mercado de carbones. Hubo, sí, en principio, algunos pedidos para servir rápidamente a causa del retraso originado por el conflicto antes mencionado, pero pronto quedaron cumplimentados y la paralización volvió a ofrecer la misma magnitud que tenía a primeros de marzo.

En la cuenca minera asturiana se acentúa sensiblemente el malestar, debido a las restricciones que han de imponer las empresas en las labores para impedir considerables aumentos de existencias. Desde mediados de marzo a hoy, los «stocks» de carbones representan un ascenso de unas 70 mil toneladas. Eran hace un mes 391 mil toneladas las que había apiladas en las plazas de las minas y las últimas estadísticas acusan ya una existencia de 459.000 toneladas.

Los obreros mineros están dirigiéndose a las Autoridades para que éstas consigan de las Empresas que aminoren el sistema de aterramientos, ya que éstos crean una situación angustiosa para los trabajadores, dado los escasos jornales que perciben. Por su parte, las Empresas están dispuestas a dar toda clase de facilidades, pero es también preciso que el Gobierno busque una solución inmediata al problema.

Como decimos al principio, es considerable la paralización de pedidos, pues solamente las galletas y granzas son objeto de alguna demanda y ésta es más bien menos que regular. Los cribados y menudos, apenas si tienen compradores.

Los embarques de carbones fueron bastante activos en la primera decena del mes actual, si los comparamos con los realizados en las dos anteriores. En esta última se cargaron por Gijón-Musel, 54.135 toneladas; por Avilés, 27.813 y 25.589 por San Esteban de Pravia.

El número de buques sometidos a los diferentes turnos es solamente regular, por lo cual pueden hacerse los despachos sin muchos días de espera, tanto por los cargaderos del Ferrocarril de Langreo como por los del Norte.

No hay variación en los precios de carbones para suministros a industrias obligadas, los cuales son así:

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

En cuanto a los compradores libres siguen siendo favorecidos con rebajas de 3 a 6 pesetas por tonelada sobre los precios antes indicados.

SERVIR pronto y bien es la costumbre de REEM

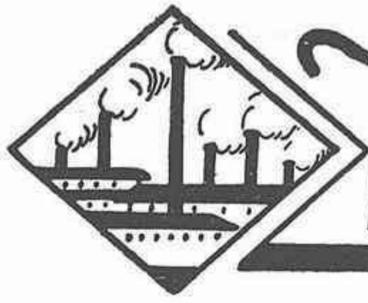
Siempre tenemos existencias de toda clase de lubricantes :-: Consúltenos sus necesidades

Sociedad Anónima REEM

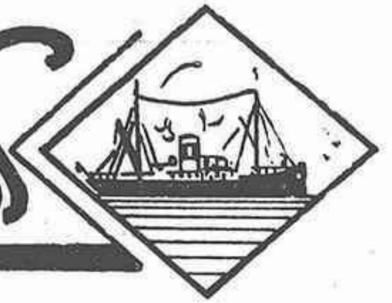
Apartado 111

OVIEDO

Teléfono 4038



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

Las actividades en los principales sectores marítimos han estado presididas esta quincena por el signo de la inestabilidad. El rasgo saliente ha sido la reafirmación de la demanda en la zona de Montreal, para cargamentos de granos y también la persistencia de estas mismas condiciones en algunos puertos del Pacífico; son relativamente mejores los tipos registrados en muchas ocasiones, en el sector platense; mejoró asimismo, sin que deba exagerarse el optimismo, el comercio exterior de carbones, con destino a Sudamérica principalmente, y se reforzaron los tipos de fletamento por virtud de esta mejor demanda.

Las condiciones en el mercado del Plata confirman aquella débil mejoría que parecía insinuarse en los últimos días de la última quincena, y los fletes son, como anticipamos en la anterior generalización, algo más remuneradores. Se fleta de San Lorenzo a cualquier puerto del R. U., vapor de 5.500 toneladas, cargamento de granos, para abril 20 al 30, a razón de 18/-. Este mercado no se afirmará definitivamente mientras no esté para embarcar la próxima cosecha de maíz.

Ha mejorado la demanda en el sector norteamericano, en los puertos de San Lorenzo y en los de la otra fachada marítima del Pacífico, que sirven a las transacciones madereras principalmente. Se hacen fletes de Montreal, Quebec, Sorel a Amberes y Rotterdam, mayo 8 al 20, vapor de 37.000 qrs., cargamento de granos, a razón de 1/9 por qr. De la Columbia británica a Shanghai, Nankin y Pukow, vapor de 8.100 tons. (470.000 pies cúbicos), carga general, mayo 15 a junio 10, por 5.200 £.

En los sectores orientales continúa la animación. Italia es buen cliente de los cereales australianos. Flojea la demanda en los mercados de la soja y del arroz.

CARBONES

En general, en casi todos los sectores ingleses, esta quincena, las actividades estuvieron influenciadas por las fiestas pascuales; y en particular, el de Cardiff, por la pesadez de las exportaciones. Los nuevos proyectos de centrales de ventas no mejorarán esta situación, antes la extremarán para aquellos mercados como Cardiff, cuyo tráfico descansa, principalmente, sobre las exportaciones, al elevar como forzosamente ha de hacerlo el precio del producto. Hay excesiva oferta de cribados, están firmes los coques y tienen buenos precios los menudos; no hay variación en la madera de mina.

No hay cambios apreciables en el sector de Swansea. Las calidades superiores de cribados se solicitan activamente y sostienen sus buenos precios anteriores. Grancillas French tienen, en cambio, cifras muy bajas, y otro tanto sucede con las variedades medianas de cribados; las granzas están excesivamente ofrecidas para una demanda vacilante que hace retroceder las cotizaciones. Menudos de vapor están bien cotizados, y en los «carboneras» hay poco movimiento.

Continúa el mercado de Newcastle dando la sensación de firmeza y regularidad. Estos días se formularon importantes demandas por más de 50.000 tons. para las azucareras danesas. Tyne y Durham, calidades superiores y medias, se cotizan bien, aunque no tienen mucho pedido. Carbones para gas y metalúrgicos están muy solicitados.

Estuvo paralizada la situación estos últimos días en el sector de Glasgow, debido a las vacaciones de esta época. Mejora la demanda exterior en esta zona, rasgo de singular excepción en la situación general de todas las cuencas. Los «Lothiam» de vapor siguen sin demanda. Otro tanto sucede con los tipos de navegación. Son las galletillas lavadas las que tienen requerimientos más activos.

FRANCIA

El comercio de carbones en Francia continúa afectado por una serie de altibajos que no se interrumpen para desembocar en la estabilidad. A fines de la última semana una representación de mineros ingleses se reunió con los interesados en el tráfico de sus carbones en Francia, para resolver la espinosa cuestión de las importaciones de hulla; pretenden nada más, según sus alegaciones, que se les equipare en trato con los demás países carboneros que tienen su mercado en Francia, y que lentamente van desplazándolos de allí. El sistema de licencias de importación que se aplica en Francia para los carbones ingleses es distinto del que se dispensa a los competidores; esto entraña una desigualdad de condiciones para la competencia, que los ingleses quieren allanar, fundados en la cláusula de nación más favorecida que en el último acuerdo anglo-francés se les concede. Parece que los ingleses están satisfechos del curso de sus negociaciones.

BÉLGICA

No hay variaciones de importancia en las

cuenas carboníferas de Bélgica. Las exportaciones por el puerto de Amberes, durante el primer trimestre de este año, fueron 200.000 toneladas más que en el mismo trimestre del año anterior. Las recientes conversaciones de Londres para llegar a un acuerdo sobre los precios de coques, se continúan ahora en Bruselas, entre delegados de Bélgica, Holanda, Alemania e Inglaterra. Hay la esperanza de llegar a un acuerdo que revalorice las cifras de cotización y traduzca en beneficios lo que hasta ahora son cifras negativas en muchos casos.

ALEMANIA

El grueso de las exportaciones alemanas en carbones lo integran en considerable porción las cifras que van destinadas a Italia. Claro que si a Alemania no le interesan las sanciones, a las cuales ha rehusado adherirse —buena parte de la razón de sus exportaciones crecientes— sí le interesan las dificultades de pago. Recuérdese que esta última circunstancia había reducido mucho el tráfico carbonero anglo-italiano. Y las mismas dificultades comienzan a perturbar las relaciones entre Alemania e Italia.

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.....	61/
Menudos de Tyne.....	11/6

CARDIFF**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

UN PINTOR DE PESCADORES

¿Cómo hubiese titulado Vd. ese cuadro?

PARA DON PIO BAROJA

A la orilla del «mare nostrum» gozando los torrentes de luz mediterránea que cae a borbotones en la playa valenciana, pintó mi paisano Sorolla su lienzo «Cosiendo la vela».



«¡Aún dicen que el pescado es caro!» Obra maestra del insigne pintor Joaquín Sorolla.

En esa misma orilla y en ocasión de un gregal duro que puso de luto el cielo levantino y a numerosas familias de «peixcaors» del Cabañal trazó un cuadro real, pleno de color, ejecución, copia efectiva del dolor de la desgracia impremeditada y la fatalidad vencedora: «¡Aún dicen que el pescado es caro!», con un hombre herido bajo la bancada de la embarcación, al que atienden dos compañeros, y cerca de ellos un cestito con unos cuantos pañales.

El glorioso don Joaquín dejó esta singular manifestación de su inigualado arte en un museo, pero ella, como todas sus magistrales obras, las llevamos los hombres de mar—sa-

guntinos o no—en la lista de los monumentos de nuestro «consuetudinarismo» con la epopeya, en muy pequeño, pero lo es, de aquel pasaje perediano que se desarrolla al entrar en una barra cantábrica y en un esfuerzo supremo hace gritar al autor de «Sotileza» al patrón del bote: «¡Jesús y adentro!» Y salvan el escollo entrando en puerto...

Estos cuadros, vividos, son de emotividad realista, en verdad dramática que obliga a la reflexión serena de lo que supone el esfuerzo—repito—del hombre ignorado que trabaja como las abejas hacen la miel, como los bueyes que aran la tierra, como las ovejas crían la lana.

« ... ellos y no para ellos... »

Ergo versículos fecit.

.....

Sic vos non vobis.

.....

Yo, que navego hace más de treinta años en veleros y pesqueros, que sólo sé de penalidades y miserias en la mar, que leo prensa de todos matices y llevo en cinco periódicos profesionales campañas de tendencia práctica, todo dentro de una modestia rayana en la exageración, porque sólo persigo el bien ajeno y ser útil, y se lo que supone escribir para el público, que cada cual lleva un color en sus lentes y una intención en el yo; que en mi mismo despacho tengo el honor de poner, como una joya, una fotografía con autógrafa— a mi humilde persona dedicada— y que la conservo entre Mariano Benlliure y el autor de «La Puchera», de don Pío Baroja, el escritor llano, campechano, noble como vasco y cuyas crónicas me encantan porque con ellas, aparte de aprender a vivir la vida del bueno, se puede formar una continuación de los «Episodios», de don Benito, leo y lamento un párrafo de la conversación que el brillante escritor sostiene con Magraner, el «pintor de cementerios» y de él entresaco un comentario:

—«Me parece por el estilo de aquel otro de un cuadro de Sorolla en donde había una barca con un marinero muerto y que se llamaba: «¡Aún dicen que el pescado es caro!» Esta reflexión de cocinera se me figuraba bastante fuera de lugar».

¿Nada más que de cocinera, don Pío?

Y porque le admiro y porque creo que el bueno de don Pío no ha buscado nunca desde la mar una noche de galerna el sector blanco de Zonocozulúa, ni las luces rojas del Mirador y Santa Ana; ni ha capeado en Porcupin; ni hubo de recalar con cerrazón y solo con sonda ultra-sonora; pero en cambio por haber salvado a muchos enfermos el doctor Baroja; por ser hombre de cultura artística singular; porque sabe de zozobras, por tener una fina

concepción de la abnegación de la gente de mar de un lado y de la ilusión y entusiasmo que los artistas ponen en la invención, formación y elocución de sus obras— aunque pinten cementerios—, aunque saquen de la paleta girones de sacrificios

«ergo alter honorem»...

ese título, esos tres papeles que cuentan una vida y que se venden por tres reales no mueven a la reflexión de cocinera. Perdone, señor, no.

Mueven a un caluroso elogio premeditado de usted al literato que deja en pie— con ese comentario— una bella crónica, que se espera para saborearla con deleite— como beben las gallinas: un sorbito y miradita al cielo— en que Magraner, o Taroncher— visite la obra de Sorolla y nos de motivo para conocer a fondo— con la riqueza fastuosa de detalles y evocaciones de dulce novecentista con que engalana don Pío sus primorosas crónicas de «Ahora». Porque don Pío sabe de ese cuadro, y de esas vidas, y de esas muertes.

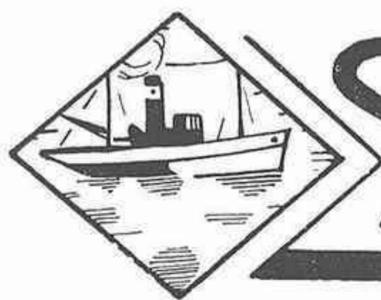
Mi satisfacción sería colocar su respetable fotografía al lado de la del gran Sorolla.

—¡Hombre! ¿Y por qué trasladó esos retratos y los puso juntos?, preguntarán mis amigos.

—Porque deben estarlo la nobleza, la cultura, la hombría de bien de don Pío con el arte, el sentimiento artístico de Sorolla Bastida. Está tan en su lugar el rótulo del cuadro «¡Aún dicen que el pescado es caro!»...

¿Verdad, maestro don Pío Baroja, que no se hará esperar esa maravillosa página a la que con antelación aplaudimos con la misma sinceridad que usted pone en los gavilanes de su pluma de acero?

MIGUEL MORALES ALMIÑANA.
Capitán del vapor pesquero «Santiago Rusiñol».



SECCIÓN DE PESCA



UNA QUINCENA FLOJA

Así fué la primera de marzo para la flota pesquera de esta región, toda la cual transcurrió sin rendimiento adecuado y con mareas de escasa cantidad de pesca.

Las capturas fueron de especies variadas, aunque se destacaron un poco la pescadilla y pancho, como también el besugo en algunos días, para aquellas parejas que trabajaron en las playas de este litoral, y pescadilla y gallos para las que arrastraron en los caladeros de la Estaca.

En la quincena pasada hubo también días

de bastante bocarte, pero no así de sardina, que continúa escaseando.

Los precios, a pesar de la poca pesca traída a puerto y los días señalados de Semana Santa, no tuvieron las cotizaciones elevadas que tales coincidencias hacían esperar, sino que se mantuvieron en un tipo modesto.

Debido a la huelga de acarreadores de pescado, declarada en este puerto el 13 del actual, no se han efectuado ventas en estos últimos días, causando todo ello el natural contratiempo a esta industria, esperándose, por lo tanto, que la anomalía no se prolongue por mucho tiempo.

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

CLASE DE PESCA	26	27	28	30	31	1	2	3	4	6	7	8	9	10
Merluza.....	4,09	3,81	4,19	4,—	3,95	3,72	4,03	4,39	4,80	4,12	4,08	4,17	4,69	4,40
Pescadilla....	1,47	1,53	1,39	1,30	1,—	1,16	1,32	1,21	1,38	1,24	1,43	1,25	1,34	1,30
Besugo.....	1,55	1,64	1,69	1,69	1,79	»	1,70	»	1,59	1,39	1,52	1,39	1,49	1,70
Panchos.....	1,14	1,19	1,39	1,25	1,31	1,—	1,29	1,20	1,19	1,19	1,14	1,09	0,78	1,10
Gallos.....	1,49	1,45	1,29	1,05	1,33	1,—	1,07	1,23	1,15	1,—	1,29	1,07	1,34	1,—
Congrio.....	2,—	1,89	2,20	2,—	1,88	»	2,—	1,82	2,—	2,19	2,—	2,—	2,—	2,—
Salmonetes...	3,19	2,73	»	3,—	2,69	»	2,85	2,81	»	2,20	2,65	2,76	2,50	2,60
Barbadas....	1,—	1,05	1,—	0,93	1,—	»	0,79	»	»	»	0,84	»	1,05	1,—
Potas.....	1,—	1,—	»	0,77	0,87	»	0,88	0,83	0,66	0,76	0,65	»	0,80	0,90
Matute.....	0,50	0,52	0,59	0,50	0,39	0,54	0,50	0,53	0,45	0,50	0,65	0,50	0,44	0,50
Pelao.....	0,50	0,48	0,58	0,50	0,34	0,50	0,50	0,43	0,50	0,50	0,46	0,50	0,53	0,55
Chicharro....	0,38	0,40	0,41	0,34	»	»	»	»	»	»	»	»	0,50	»
Almejas.....	0,82	0,67	0,72	0,38	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Abadejo.....	»	1,48	1,39	1,39	1,50	»	1,29	1,19	1,41	1,53	1,52	1,60	1,22	1,30
Mero.....	»	»	1,95	2,46	»	»	»	»	»	2,08	»	»	»	»
Congria.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,47	»	»	»
Rodaballo....	»	»	»	»	»	»	»	»	4,10	»	»	»	»	»
Reyes.....	»	»	»	»	»	»	»	»	1,80	»	»	»	»	»

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

MUSEL - GIJON

Movimiento habido en los turnos para la carga de carbón por

estos puertos desde el 25 de Marzo al 10 de Abril de 1936

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====				
7 Marzo.	5 Abril	Maruja y Aurora	7.000	Barcelona.
9 id.	cargando	Ntra. Sra. del Carmen	3.500	Id.
13 id.	esperando	R. Alonso R	4.800	Id.
19 id.	"	Elanchove	7.000	Id.
===== MUSEL - LANGREO.— 2.º TURNO =====				
7 Marzo.	4 Abril	V. Ruiz Senén	5.850	Huelva-Cádiz.
10 id.	cargando	Norte.	3.500	Barcelona.
20 id.	esperando	M. Piquera	5.500	Id.
===== MUSEL - LANGREO.— 3.º TURNO =====				
7 Marzo.	2 Abril	Udondo	1.000	Barcelona.
11 id.	6 id.	Sama	1.000	Bilbao.
12 id.	cargando	Cabo Silleiro	3.100	Barcelona.
17 id.	esperando	Virgen del Pilar	1.200	Cádiz.
9 Abril	"	Villamanrique	2.450	Vallcarca.
10 id.	"	Marta Junquera	620	Bilbao.
===== MUSEL - LANGREO.— 4.º TURNO =====				
3 Marzo.	2 Abril	Astillero	470	Zumaya.
9 id.	4 id.	Marta Junquera	620	Santander.
12 id.	8 id.	Hernani	420	San Sebastián.
12 id.	9 id.	Iciar	610	Bilbao.
14 id.	10 id.	Alejandro	400	San Sebastián.
18 id.	cargando	Caranza	550	Cádiz.
3 Abril	esperando	Suevia	400	Vigo.
8 id.	"	José María	500	Pasajes.
10 id.	"	Astillero	480	Zumaya.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
23 Marzo.	3 Abril	Mina Carrio	3.600	Valencia.
1 Abril	4 id.	Sotón	1.900	Bilbao.
1 id.	4 id.	Capricho	135	Santander.
1 id.	2 id.	Mina Coto	360	Id.
6 id.	7 id.	F. L. de Ibarra	4.600	Tarragona.
7 id.	cargando	Ciaño.	2.600	Barcelona.
9 id.	esperando	Ruda.	460	Coruña.

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - NORTE.— CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
7 Marzo.	2 Abril	A. Senra	4.800	Barcelona.
9 id.	4 id.	Ruda.	480	Vigo.
9 id.	10 id.	Udondo	5.000	Barcelona.
10 id.	cargando	Mieres	4.400	Barcelona.
10 id.	4 Abril	Maruja y Aurora	500	consumo.
10 id.	esperando	Norte.	1.500	Barcelona.
11 id.	3 Abril	Cabo La Plata	2.460	Huelva.
12 id.	esperando	Cabo Silleiro.	1.000	Barcelona.
13 id.	"	R. Alonso R.	1.500	Id.
20 id.	4 Abril	María Amalia.	800	Vigo.
1 Abril	8 id.	Amador	239	Coruña.
6 id.	10 id.	Mari Begoña	240	Bilbao.
7 id.	7 id.	Mina Sorriego	160	Santander.
7 id.	cargando	Ciaño	5.200	Barcelona.
===== GIJON - DARSENA.— F. C. DE LANGREO =====				
2 Marzo.	1 Abril	Galicia	320	Vigo.
3 id.	1 id.	María	200	Santander.
7 id.	3 id.	Manuel	230	Id.
9 id.	3 id.	Aller.	200	San Sebastián.
9 id.	4 id.	Ana	290	Pasajes.
10 id.	6 id.	Gaviota	300	Bilbao.
16 id.	9 id.	Roberto	180	San Sebastián.
4 Abril	cargando	Chinito	210	Santoña.
4 id.	"	Airoso.	130	Zumaya.
6 id.	esperando	Magdalena	230	Santander.
6 id.	esperando	Mariavi	360	Santander.
9 id.	"	Rosita	140	Id.
10 id.	"	Vito	190	Zumaya.
10 id.	"	Monte Faro	180	Bilbao.

AVILES. - Embarques de carbón por este puerto durante la 3.^a decena de Marzo y 1.^a de Abril de 1936

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
		3.^a decena de Marzo.		
16 Marzo.	21 Marzo.	Mari Begoña	431	Bilbao.
21 id.	21 id.	Margarita	321	Vigo.
20 id.	21 id.	Rosita	140	Santander.
21 id.	21 id.	Emma	95	Colindres.
19 id.	23 id.	Ineschu	2.160	Málaga-Almería
19 id.	23 id.	Mari Elena	540	Pasajes.
18 id.	23 id.	Inogedo	419	Id.
19 id.	23 id.	Juanes	195	Zumaya.
19 id.	24 id.	Luis Adaro	3.281	Sevilla.
20 id.	24 id.	Iñake	1.538	Málaga-Motril.
23 id.	24 id.	Landro	18	Vivero.
24 id.	24 id.	Arnao	9	Bilbao.
23 id.	24 id.	Recalde	4	Navia.
21 id.	25 id.	Río Miera	940	Bilbao.
23 id.	25 id.	Cervantes	210	Id.
24 id.	25 id.	Monte Faro	187	Coruña.
22 id.	25 id.	Evaristo	4	Navia.
19 id.	26 id.	Belarmina	134	Coruña.
26 id.	26 id.	Paco García	216	Bilbao.
26 id.	26 id.	Ineschu	3	Navia.
23 id.	27 id.	Galdames	4.389	Barcelona.
22 id.	27 id.	Begoña 7	180	San Sebastián.
24 id.	27 id.	Concepción Hevia	228	Id.
25 id.	27 id.	Asturias	2	Luarca.
25 id.	28 id.	José Tartiere	3.467	Castellón-Valencia.
28 id.	28 id.	Caruso	1.286	Pasajes.
24 id.	28 id.	Chakartegui	220	San Sebastián.
26 id.	28 id.	Juanes	198	Zumaya.
27 id.	28 id.	Mari Begoña	420	Bilbao.
27 id.	28 id.	Mari Elena	520	Id.
26 id.	28 id.	San Jorge	224	Betanzos.
27 id.	28 id.	Sancho Panza	214	Coruña.
27 id.	28 id.	Lolina	420	Bilbao.
28 id.	28 id.	Arnao	6	Requejada.
		TOTAL...	22 619	
		1.^a decena de Abril.		
27 Marzo.	2 Abril.	Compostela	1.860	Málaga-Almería.
26 id.	2 id.	Lekeitiara	207	San Sebastián.
27 id.	2 id.	Inogedo	475	Id.
31 id.	2 id.	Río Miera	980	Bilbao.
28 id.	2 id.	Monte Faro	180	Coruña.
21 id.	2 id.	Orzan	113	Vigo.
31 id.	2 id.	Arnao	139	Requejada.
3 id.	3 id.	Asturias	4	Luarca.
4 Abril.	4 id.	Juanita	3	Guetaria.
4 id.	4 id.	Jone Miren	8	Villagarcía.
2 id.	6 id.	Antonio Satrústegui	4.862	Barcelona.
29 Marzo.	6 id.	Candina	4.117	Id.
1 Abril.	6 id.	Esles	3.441	Alicante.
21 Marzo.	6 id.	Mont Seny	859	Bilbao.
28 id.	6 id.	Toñín	130	Id.
3 Abril.	6 id.	Margarita	320	Vigo.
4 id.	6 id.	Arnao	136	Requejada.
15 Marzo.	7 id.	Llodio	900	Bilbao.
4 Abril.	7 id.	Mariano Benlliure	149	Cillero.
7 id.	8 id.	Cabo Blanco	171	Gijón.

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
7 Abril.	8 Abril.	Nemrod	60	Huelva.
8 íd.	8 íd.	Begoña 7.	8	Coruña.
4 íd.	9 íd.	Abando	2.540	Barcelona.
3 íd.	9 íd.	Ineschu	188	San Sebastián.
4 íd.	9 íd.	Lolina	411	Vigo
5 íd.	9 íd.	Don Quijote de la Mancha	215	Bilbao.
9 íd.	9 íd.	Arnao	142	Requejada.
3 íd.	10 íd.	Santiago López	3.810	Sevilla.
7 íd.	10 íd.	Río Miera	979	Santander.
8 íd.	10 íd.	Xauen	93	A la Mar.
6 íd.	10 íd.	Concepción Hevia.	231	San Sebastián.
29 Marzo.	10 íd.	Mari Carmen.	84	Pontevedra.
TOTAL...			27.815	

S. E. PRAVIA.-Embarques de carbón por este puerto durante la 3.^a decena de Marzo y 1.^a de Abril de 1936

		3. ^a decena de Marzo.			
19 Marzo.	21 Marzo.	El Caudal	1.032	Pasajes.	
12 íd.	21 íd.	Aurora	978	Bilbao.	
21 íd.	21 íd.	Vito	191	San Sebastián.	
20 íd.	24 íd.	Cementos Rezola.	984	Id.	
19 íd.	24 íd.	Briquetas Zorroza	2.425	Bilbao.	
23 íd.	24 íd.	Lolina	416	Pasajes.	
24 íd.	25 íd.	Mari Begoña	441	Bilbao.	
24 íd.	25 íd.	José María.	508	Pasajes.	
7 íd.	26 íd.	Jaime Girona.	2.130	Bilbao.	
10 íd.	26 íd.	F. R. San Pedro	2.332	Id.	
24 íd.	26 íd.	Aurora	989	Id.	
26 íd.	27 íd.	El Caudal	1.029	Id.	
25 íd.	27 íd.	Mariano Benlliure.	135	Ferrol.	
26 íd.	27 íd.	Magdalena	123	Bilbao.	
12 íd.	27 íd.	M. de Urquijo	2.422	Id.	
28 íd.	28 íd.	Zuloaga	215	Coruña.	
28 íd.	29 íd.	C. Rezola.	993	Pasajes.	
29 íd.	29 íd.	Cervantes	205	Bilbao.	
29 íd.	29 íd.	Jaime Girona.	1.444	Id.	
TOTAL...			18.992		
		1. ^a decena de Abril.			
29 Marzo.	2 Abril.	Aurora	911	Bilbao.	
31 íd.	2 íd.	F. R. San Pedro	1.733	Id.	
2 Abril.	3 íd.	Juanes	187	San Sebastián.	
2 íd.	3 íd.	M. de Urquijo.	2.475	Bilbao.	
2 íd.	3 íd.	Recalde	9	Avilés.	
29 Marzo.	4 íd.	José María	508	Pasajes.	
1 Abril.	4 íd.	El Caudal	1.061	Bilbao.	
2 íd.	4 íd.	Jaime Girona.	2.635	Id.	
3 íd.	6 íd.	Caruso	1.345	Pasajes.	
4 íd.	6 íd.	Aurora	1.013	Bilbao.	
4 íd.	6 íd.	F. R. San Pedro	2.526	Id.	
6 íd.	7 íd.	C. Rezola 2	1.054	San Sebastián.	
4 íd.	8 íd.	San Eduardo.	257	Bilbao.	
3 íd.	8 íd.	San Martín	1.652	Adra.	
7 íd.	9 íd.	M. de Urquijo	2.881	Bilbao.	
9 íd.	9 íd.	El Caudal	1.001	Id.	
5 íd.	9 íd.	María Amalia	813	Corcubión.	
9 íd.	10 íd.	Aurora	1.001	Bilbao.	
7 íd.	10 íd.	Jaime Girona.	2.526	Id.	
TOTAL...			25.589		

EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

Toneladas de carbón embarcadas por los diferentes cargaderos que se citan durante la 3.^a decena de Marzo y 1.^a de Abril de 1936

		3. ^a DECENA	1. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.....	Turno 1. ^o		7.801,66
	Id. 2. ^o		5.804,96
	Id. 3. ^o		3.969,74
	Id. 4. ^o		2.130,24
	Grúas chicas.....	342,61	523,46
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.....	Cargaderos		29.438,43
	Grúas chicas.....	10,00	1.620,31
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C.	Cargaderos		2.425,81
	Muelles.....	390,00	421,00
Totales en las dos decenas.....		724,61	54.135,61
AVILÉS.....		22.619,00	27.815,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA.....		18.924,00	25.589,00

CEMENTOS FRADERA, S.A.

PORTLAND ARTIFICIAL LANDFORT



LANDFORT
VALLCARCA

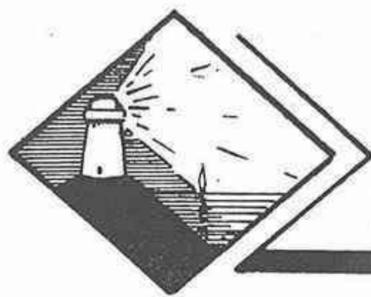
DESPACHO:

RONDA DE LA UNIVERSIDAD, 31

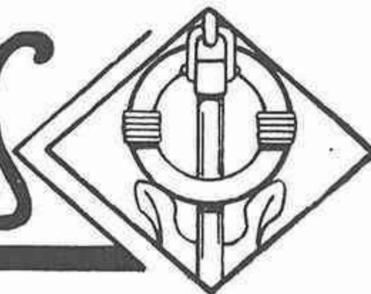
BARCELONA

Teléfono n.º 13067

DIRECCIÓN TELEGRAFICA: "LANDFORT"



INFORMACIONES VARIAS



COMPRA-VENTA DE BUQUES

Vapor «Españoleto» — Casco de acero; construido en el año 1890; de 1.358 toneladas de registro bruto y 1.700 toneladas d. w. Vendido por la Islaña Marítima S. A., de Barcelona a Adolfo Ramirez Escudero, de Bilbao en 90.000 pesetas.

LAS ADUANAS DE ASTURIAS

Durante el pasado mes de Marzo la recaudación obtenida en la Aduana de Gijón y sus subalternas, fué la siguiente:

En Gijón, 942.912,41 pesetas; en el mismo mes de 1925, 669.370,60; diferencia en más este año, 273.541,81.

En Avilés, 84.318,10 pesetas; en 1936, 340.356,47; diferencia en menos este año, 256.038,57 pesetas.

En las demás subalternas, 27.321,82 pesetas; en 1935, 28.875,08; diferencia en menos este año 1.553,26.

En resumen, la recaudación total de este mes fué de 1.054.552 pesetas; el 1935, 1.038.602,15, habiendo de diferencia a favor de este año, 15.950,18.

BANCO HERRERO

La importante entidad financiera asturiana Banco Herrero nos remite la Memoria del año 1935, que en su liquidación arroja un beneficio de 4.227.489,41 pesetas, lo que demuestra el auge adquirido por este establecimiento y el volumen de sus negocios, prueba de la confianza que en él deposita el público.

Quedamos agradecidísimos al envío de esta Memoria.

MOVIMIENTO DEL PUERTO DE GIJÓN-MUSEL DURANTE EL TER- CER TRIMESTRE DE 1935 :-:

EXPORTACIÓN (carga general)

	Navegación de primera Kgs.	Navegación de segunda Kgs.	Navegación de tercera Kgs.
Octubre	4.401.704	731.267	101.600
Noviembre..	9.175.387	755.317	418.491
Diciembre..	4.726.782	1.165.373	68.062
TOTALES...	18.303.873	2.641.957	588.153

IMPORTACIÓN (carga general)

	Navegación de primera Kgs.	Navegación de segunda Kgs.	Navegación de tercera Kgs.
Octubre	29.158.491	4.783.602	7.153.236
Noviembre..	19.774.181	2.040.736	934.858
Diciembre..	19.235.200	2.561.348	4.830.160
TOTALES...	68.167.872	11.385.686	12.918.244

EXPORTACIÓN-CARBÓN

BUQUES TERMINADOS

Octubre	144.871,47	Tons.
Noviembre..	135.112,71	»
Diciembre..	131.331,97	»
	411.316,15	»

Total mercancías embarcadas.	21.553,98	Ts.
Id. mercancías desembarcadas	92.471,80	»
Id. de carbón embarcado	411.316,15	»
TOTAL GENERAL DE TRÁFICO..	525.321,93	»

El tráfico total por el puerto de Gijón-Musel (muelles del Estado) en 1935, fué de 2.005.495 toneladas; contra 1.814.937 toneladas, que se cifró en 1934.

LA FEDERACIÓN DE CONSIGNATARIOS

La Federación de Consignatarios de Buques nos remite un ejemplar de la Memoria anual correspondiente a 1935, en la que se incluyen también las disposiciones oficiales que les afectan dictadas en el mismo año; tratados internacionales, nombres de consignatarios, etc.

La situación económica de la Federación también es buena, teniendo un capital de unas 22.000 pesetas aproximadamente, después de cubrir todas sus atenciones.

Agradecemos a la Junta Directiva de esta Federación el ejemplar de referencia.

LOS VALORES NAVIEROS

La cotización en Bolsa de los valores navieros durante la última quincena, puso de manifiesto que no hay gran movimiento aunque sí profusión de dinero.

Las acciones de Sota y Aznar, que habían bajado a 370, se colocan rápidamente a 390, siendo solicitadas; las Vascongadas, a 200; las Uniones se ofrecen a 200, y las Nerviones cotizan sin variación a 400.

En los demás valores navieros se aprecia más bien demanda.

LA PRODUCCIÓN CARBONERA EN NUEVA ESCOCIA (CANADÁ)

La Oficina de Investigaciones Geológicas en los Dominios ha computado los recursos carboneros de Nueva Escocia en 2.082.012.955, cifra en la cual no están incluidas las áreas submarinas que no han sido todavía exploradas por completo. Actualmente el carbón se produce en cuatro distritos, dos en la isla de Cabo Bretón y dos en el Continente.

La producción de Nueva Escocia ha fluctuado considerablemente en estos tiempos, es-

pecialmente en los dos años últimos, reflejando la restricción del consumo en los años llamados «de depresión».

El total de carbones obtenido el año pasado en este distrito fué de 5.309.508 toneladas, comparado con 5.526.987 y 3 millones 663.671 en los años 1934 y 1933, respectivamente. El año de máxima producción en Nueva Escocia fué de 7.203.913 toneladas, el 1913.

El carbón de estas minas halla su mercado en las provincias canadienses de Nueva Escocia, Isla del Príncipe Eduardo, Nueva Brunswick, Quebec y Ontario. En esta última provincia tropieza con una dura competencia de los Estados Unidos. Ontario, como la mayor parte de las zonas industriales del Canadá, se surtía de los carbones yanquis, de Pensilvania, principalmente.

CARBON GALÉS A CAMBIO DE MADERA FRANCESA :-:

Ha sido celebrado un acuerdo entre las cuencas mineras de Gales y los exportadores de madera de mina de Francia. Las empresas carboneras recibirán 80.000 tons. de madera en el trimestre que termina en Junio. Los franceses señalarán un contingente especial para la adquisición de 120.000 tons. de carbón de Gales.

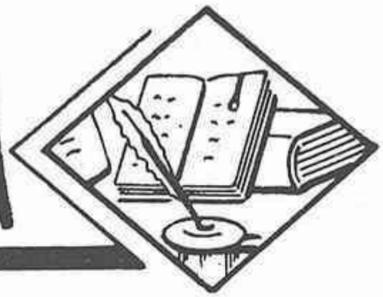
La madera será puesta en los puertos sudgaleses al precio de 24/3.

NUEVA CUENCA CARBONÍFERA EN EXPLOTACION, EN ESCOCIA

Está situada entre Thornliebank y Barrhead, y se extiende en 1.800 acres, y al parecer se trata de una cuenca que aportará a los mercados calidades muy buenas, por una cifra de lo menos 11 millones de toneladas anuales.



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



NORMAS A QUE HAN DE AJUSTARSE LOS BUQUES PESQUEROS CONSTRUI- DOS CON ARREGLO A LAS BASES DEL PARO EN LO REFERENTE A ALOJA- MIENTOS DE LA TRIPULACIÓN :—:

Ilmo. Sr.: Este Ministerio, de acuerdo con lo informado por esa Dirección general de la Marina Mercante, a tenido a bien disponer las normas a que habrán de ajustarse los buques pesqueros construídos con arreglo a las Bases de Paro, en lo referente a alojamientos de tripulación:

1.^a Los buques de más de 100 tons. deberán cumplir el Reglamento de Alojamiento de tripulación de 9 de setiembre de 1918.

2.^a Los comprendidos entre 40 y 100 toneladas llevarán un retrete y un lavabo y cumplirán también el Reglamento citado.

3.^a Los inferiores de 40 tons. llevarán un sollado de descanso para la mayor parte posible de la tripulación.

Todo ello dentro de lo razonable, a juicio de la Dirección general de la Marina Mercante.

Madrid, 27 de marzo de 1936.

RESTABLECIENDO POR LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, EL SERVICIO BI- SEMANAL ALMERÍA-ALBORÁN-MELILLA

Ilmo. Sr. Este Ministerio, de conformidad con lo propuesto por la Dirección general de la Marina mercante, ha resuelto:

1.^o A partir de la segunda semana del próximo mes de abril la Compañía Trasmediterránea deberá restablecer el servicio bisemanal Almería-Alborán-Melilla, de conformidad con el cuadro de servicios que figura en su contrato con el Estado y siguiendo el itinerario vigente hasta el momento de haberlo convertido en semanal con motivo de lo dispuesto en Orden de 29 de abril de 1935.

2.^o Sin que ello afecte al expediente que se instruye sobre el particular y al solo efecto de tranquilizar los intereses afectados, queda derogado lo dispuesto sobre la línea, Palma-Tarragona en el

punto tercero de la mencionada Orden de 29 de abril de 1935 debiendo continuar el servicio de dicha línea en la misma forma que se viene realizando y con el itinerario vigente.

Madrid, 28 de marzo de 1936.

ANUNCIANDO HABER SIDO RATIFICA- DO Y PUESTO EN VIGOR EL CONVE- NIO RELATIVO A LA INDICACIÓN DEL PESO EN LOS GRANDES FARDOS TRANSPORTADOS POR BUQUES :—:

Este Convenio ha sido ratificado y puesto en vigor por los siguientes Estados:

España, 29 agosto 1932.

Unión Sud-Africana, 21 febrero 1933.

Alemania, 5 julio 1933.

Australia, 9 marzo 1931.

Austria, 16 agosto 1935.

Bélgica, 6 junio 1934.

Bulgaria, 4 junio 1935.

Chile, 31 mayo 1933.

China, 24 junio 1931.

Dinamarca, 18 enero 1933.

Estonia, 18 enero 1932.

Finlandia, 8 agosto 1932.

Francia, 29 julio 1935.

Estado Libre de Irlanda, 5 julio 1930.

India, 7 setiembre 1931.

Italia, 18 julio 1933.

Japón, 16 marzo 1931.

Lituania, 28 setiembre 1934.

Luxemburgo, 1.^o abril 1931.

Méjico, 12 mayo 1934.

Nicaragua, 12 abril 1934.

Noruega, 1.^o julio 1932.

Países Bajos, 4 enero 1933.

Polonia, 18 junio 1932.

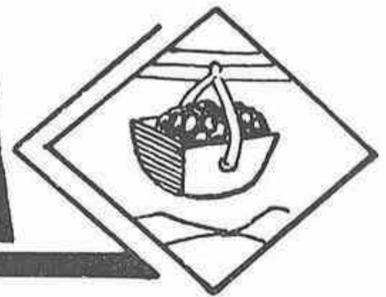
Portugal, 1.^o marzo 1932.

Rumania, 7 diciembre 1932.

Suecia, 11 abril 1932. — Suiza, 8 noviembre 1934. — Checoslovaquia, 26 marzo 1936. — Uruguay, 6 junio 1933. — Venezuela, 14 diciembre 1932. — Yugooslavia, 22 abril 1933.



LEGISLACIÓN MINERA



RELACIÓN DE LOS CUPOS MENSUALES Y COEFICIENTES DE PARTICIPACIÓN Y APROVECHAMIENTOS CARBONOSOS DE ASTURIAS :-:

El Decreto ordenador de la producción y venta de combustibles nacionales de 18 de febrero de 1935 estableció en sus artículos 43 y 44 la situación legal de los concesionarios de aprovechamientos carbonosos, pero lo hizo en líneas generales, haciendo especial mención de las condiciones en que se permitiría la circulación de sus productos y la concesión de nuevos aprovechamientos.

En el Reglamento del Sindicato Carbonero Asturiano, aprobado por Orden del Ministerio de Industria y Comercio de 14 de mayo de 1935, en su título 7.º, se reglamentó la explotación de los aprovechamientos anteriormente mencionados, estableciendo las bases para el señalamiento de las cantidades correspondientes a cada concesionario, su representación en el Sindicato, etc.

Desde la publicación del Decreto ordenador de 18 de febrero 1935 se presentaron al Comité ejecutivo de Combustibles numerosas solicitudes de concesionarios de aprovechamientos de residuos carbonosos interesando diferentes extremos, entrega de guías y vendís, aumento de cupo, etc., motivando que por este Ministerio se hicieran las investigaciones y propuestas necesarias para regularizar la explotación.

La Junta General del Sindicato Carbo-

nero Asturiano, en su sesión del 13 de Diciembre de 1935, acordó fijar para el año 1936 un cupo global de 58.889 toneladas a los concesionarios de aprovechamientos carbonosos teniendo en cuenta la situación del mercado y las posibilidades que de ellas se deduzcan en relación con la venta de menudos.

Aprobado por el Consejo de la Federación de Sindicatos Carboneros de España el cupo de 58.839 toneladas para los concesionarios de aprovechamientos de residuos carbonosos fijado por el Sindicato Carbonero Asturiano, la Sección de Combustibles, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo primero del artículo 17 del Reglamento de dicho Sindicato, que dispone que la distribución del tonelaje global anualmente concedido por la Federación a los concesionarios de aprovechamientos de carbones de río

será efectuada proporcionalmente a la producción máxima que tenga oficialmente reconocida, elevó a este Comité la propuesta de cupos individuales de dichos aprovechamientos en Asturias, la cual fué aprobada en sesión del 20 del corriente para su inmediata publicación.

NOMBRANDO SUBDELEGADO DE COMBUSTIBLES EN LAS PROVINCIAS DE CIUDAD REAL Y CÓRDOBA :-:

Anunciando en la «Gaceta de Madrid» de 6 del corriente el oportuno concurso para proveer una plaza de Subdelegado de Combustibles en las provincias de Ciudad Real y Córdoba, según previene el art 40 del Reglamento para el régi-



PINTURAS SUBMARINAS

Muñuzuri, Lefranc, Ripolin. S.A.

APARTADO 49 BILBAO

men interior de dicho Comité, y habiéndose presentado únicamente, en el plazo de quince días, que en el anuncio se señalaba para recibir instancias, la suscrita por el Ingeniero de Minas don Antonio Cordero y López del Rincón, que reúne las condiciones exigidas para el desempeño del cargo.

Esta Subsecretaría, a propuesta del Comité Ejecutivo de Combustibles, y con arreglo a lo dispuesto en los artículos 40 y 41 del Reglamento antes citado, ha resuelto nombrar a don Antonio Cordero y López del Rincón, adscrito al Distrito minero de Ciudad Real y Córdoba, con la gratificación de 3.500 pesetas anuales, que percibirá con cargo al presupuesto especial del Comité Ejecutivo de Combustibles, debiendo publicarse este nombramiento en la «Gaceta de Madrid», a los efectos del artículo 68 de la ley Electoral.

AMPLIANDO EL PLAZO DE LA ORDEN
CREANDO LA SECCIÓN DE ALMACENISTAS E IMPORTADORES DE CARBÓN
DE VIZCAYA Y CASTRO-URDIALES :::

La Orden del Ministerio de Industria y Comercio de 1.º de agosto de 1935 creando una Sección del Sindicato de Almacenistas e Importadores de Carbón del puerto de Bilbao, la cual se constituye con los puertos de Vizcaya y Castro-Urdiales, de la provincia de Santander, señala en el párrafo segundo, entre los requisitos que se exigen a los solicitantes para poder ser admitidos como almacenistas e importadores de carbón en dicha Sección, que hubiesen recibido carbón directamente en los tres últimos años o, cuando menos, hayan importado a su nombre y consignación una bodega completa antes de 1.º de julio de 1935.

En anteriores convocatorias para constituir los diversos Sindicatos de Almacenistas e Importadores de Carbón de los distintos puertos de España no se había fijado más fecha límite para considerar como importadores que la de la disposición que ordenaba la constitución del Sindicato, y no habiendo razones legales ni de otra clase que aconsejaran que para la constitución de la nueva Sección del de Bilbao lo fuese la de primero de julio de 1935,

Este Ministerio ha dispuesto ampliar hasta las veinticuatro horas del día 31 de julio de 1935 el plazo que terminaba en 1.º de julio del mismo año y que se señala en el art. 2.º de la Orden del Ministerio de Industria y Comercio de 1.º de agosto de 1935 creando la Sección de Almacenistas e Importadores de carbón de los puertos de Vizcaya y Castro-Urdiales.

Madrid, 1.º de abril de 1936.

ADMITIENDO LOS SEÑORES QUE SE MENCIONAN COMO AFILIADOS DE LA NUEVA SECCIÓN DEL SINDICATO DE ALMACENISTAS E IMPORTADORES DE CARBÓN

Vistas las Ordenes ministeriales de 1.º de agosto de 1935 y de 1.º de abril de 1936,

A propuesta del Comité Ejecutivo de Combustibles, vengo en disponer:

1.º Se admiten como afiliados de la nueva Sección del Sindicato de Almacenistas e Importadores de Carbón de los puertos de Vizcaya y Castro Urdiales, como almacenistas e importadores del puerto de Bermeo, a don Juan Cruz Layano, a don Pedro Anasagasti y Aurrecoechea, a don Agapito Duo Aguirrechú, a don Román Chacartegui y Arrinda y a doña Dionisia de Bengoechea e Idoñaya (Viuda de J. Nardiz); como almacenista e importador por el puerto de Elanchove, a doña Dionisia Bengoechea e Idoñaya; por los puertos de Elanchove y Mundaca, a don Román Chacartegui y Arrinda; por el puerto de Lequeitio, a don Román Chacartegui y Arrinda, don Alejandro Valdés Goicoechea, don José Cortázar y Erquiaga y doña Juana Uranga (Viuda de J. Aguirre); para el puerto de Ondárroa, a don Román Chacartegui Arrinda, doña Juana Uranga, la Compañía General de Carbones y a don José Cortázar Erquiaga; y por el puerto de Castro-Urdiales, a don Gregorio López Pereda, don Andrés de la Llosa y Martínez y don Antonio Arana Madinagoitia y don Enrique Vallejo Larredonda.

2.º Se desestiman las solicitudes de doña Casimira Eizaguirre (Viuda de S. Arrasate) para almacenista e importador de carbón de los puertos de Vizcaya y Castro Urdiales por el puerto de Ondárroa; de D. Enrique Vallejo Larredonda, por los de Plencia, Ondárroa, Bermeo, Guernica y Lequeitio; y de D. José M.ª Urrutia Echevarría, don Ramón Peña Aznar y Productos Cerámicos y Refractarios, S. L., del puerto de Castro-Urdiales.

3.º Se desestiman las instancias de don Enrique Vallejo Larredonda y otros y de la Alcaldía del Ayuntamiento de Castro-Urdiales solicitando la creación de un Sindicato de Almacenistas e Importadores de Carbón, con carácter autónomo, sin la limitación impuesta en la Orden ministerial de 1.º de agosto de 1935.

4.º Se concede un plazo de diez días naturales para los interesados que, en tiempo hábil, hubieran solicitado ser admitidos en el Sindicato y no figuren en el apartado 1.º de esta disposición puedan recurrir a este Ministerio justificando documentalmente el derecho que consideren les asiste.

Madrid, 6 de abril de 1935.

INFORMACIÓN PARA MINAS

DISTRITO MINERO DE OVIEDO

MINAS

Expedientes de minas cuyo terreno queda franco y registrable por ser firmes las providencias dictadas en los mismos, en primero de febrero del año en curso:

23.173, «Angeles», turba, de 50 hectáreas, en Llanes, de don Francisco Rodríguez Acebedo, en Llanes.

23.818, «Antonia», hulla, de 23 hectáreas, en Lena, de don Antonio Martínez Suárez, en Pedroveya (Quirós). — (B. O. 21 marzo 1936).

* * *

Habiéndose practicado sin protesta ni reclamación alguna la demarcación de las siguientes minas, se dispone, según previene el artículo 53 del Reglamento de Minas vigente, se notifique a los interesados que presenten en el plazo de diez días, a contar del siguiente de la publicación de este anuncio, el papel de pagos al Estado, que corresponde por derechos de superficie y expedición de los títulos de propiedad:

23.206, «Purita», de talco, de 81 hectáreas, en Aller, de don Gerardo Pombo López, de Mieres.

23.822, «Templada», de hulla, de 47 hectáreas, en Teverga, de don Julián García Muñiz, de Sama de Langreo.

23.831, «Dos Amigos», de hulla, de 48 hectáreas, en Morcín, de don José Montesión Fernández, de Coboalles de Abajo (Villablino).

23.837, «Carbonina», de hulla, de 19 hectáreas, en Morcín, de don José Mieres Pérez, de San Sebastián (Morcín).

23.850, «La Esperanza 3.^a», de hulla, de 6 hectáreas, en Cangas del Narcea, de don Ramón Velasco Herrero, de Gijón.

23.851, «Anita», de hulla, de 92 hectáreas, en Piloña y Parres, de don Antonio Mora Pascual, de Madrid.

23.852, «Irene», de hulla, de 460 hectáreas, en Piloña y Parres, del mismo.

23.855, «Modesta», de hulla, de 28 hectáreas, en Piloña, de don Severino Fernández García, de Arenas de Beloncio (Piloña). — B. O. 3 de abril de 1936).

AGUAS TERRESTRES

Habiéndose presentado una petición por la Sociedad Anónima «Minas de Langreo y Siero» para el aprovechamiento de lavado de carbones, con cinco litros de agua por segundo, que se han de derivar de la corriente del Arroyo Pumarabule, en el término municipal de Siero (Oviedo).

Se abre un plazo de 30 días naturales, que terminará a las trece horas de aquel en que se cumplan, contándolos a partir de la publicación de esta petición en la «Gaceta de Madrid», durante el cual, y en horas hábiles deberá el petionario presentar el proyecto de las obras, en las oficinas de esta división, sitas en Oviedo, admitiéndose también en las mismas, durante el plazo fijado, otros proyectos que tengan el mismo objeto que el de la petición anunciada, o sean incompatibles. — (B. O. 3 de abril 1936).

SUBASTAS

Siendo varios los solicitantes del terreno ocupado por la concesión «Rescatada», núm. 10.257 el Excmo. Sr. Gobernador, por providencia del 5 del presente mes y de conformidad con lo dispuesto en el Real decreto de 18 de abril de 1918, invita a los interesados a una pública licitación para la concesión de la prioridad de admisión de solicitudes.

La subasta se verificará en las oficinas de la Delegación de Hacienda de esta provincia, el día 22 de abril, a las once de la mañana, y los solicitantes que deseen concurrir depositarán en la Caja de Depósitos la fianza de 500 pesetas, cuya carta presentarán en el acto de la subasta.

* * *

Siendo varios los solicitantes del terreno ocupado por la concesión «Antonia», núm. 23.818, el Excmo. Sr. Gobernador, por providencia del 5 del presente mes y de conformidad con lo dispuesto en el Real decreto de 18 de abril de 1913, invita a los interesados a una pública licitación para la concesión de la prioridad de admisión de solicitudes.

La subasta se verificará en las oficinas de la Delegación de Hacienda de esta provincia, el día 22 de abril, a las doce de la mañana, y los solicitantes que deseen concurrir depositarán en la Caja de Depósitos la fianza de 300 pesetas, cuya carta presentarán en el acto de la subasta. — (B. O. 15 abril 1936).

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

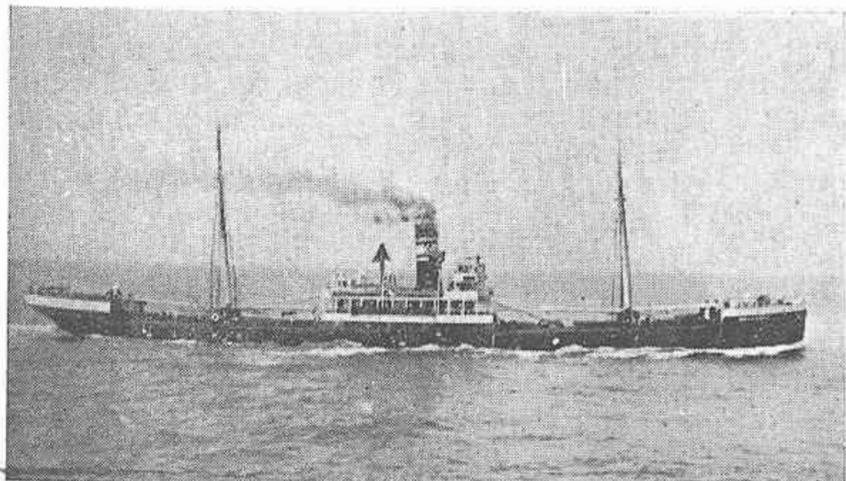
Esta Compañía tiene a su cargo las estaciones de la casi totalidad de los buques españoles de pasaje, carga y pesca, y posee la exclusiva en España para la explotación de dichos aparatos

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 Argum, 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:

CADIZ: Plocía, 13.

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

VILLAJOYOSA (Casa Central).

TELÉFONOS:

N.º 2734

N.º 2724

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 - CONSGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS

BARCELONA

Telegramas } DOBRÚ
Telefonemas }

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

Viuda de Manuel G. Morán

EFFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

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

Aceites para la Marina MOBIL OILS

Empaquetaduras y juntas BELDAM

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

ÁNGEL ALVAREZ, S. en C. - Avilés

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

GRANDES ALMACENES DE SAL

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

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

VAPORES:
Caruso... 1,350 Tons. | Aida..... 350 Tons
Lolina... 400 " | Margarita, 270 "
Africana.. 150 "

ELECTRO-SOLDADORA ASTURIANA

Director: D. PEDRO SABANDO

SOLDADURA ELÉCTRICA

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

Tren flotante :-: Lancha «Electra»

Tren terrestre transportable

Oficinas: Covadonga, 24, bajo TELÉFONO 1743

Dirección telegráfica: JAENICKE

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

NIGANOR NOVAL HEVIA

G I J Ó N

MADERAS PARA MINAS
SIERRAS MECÁNICAS
Y CARBONES

Armador del vapor C. HEVIA
220 tons.

SANZ CRESPO, 25 Y 27
Teléfono 11-37

TALLERES DE G. RIERA

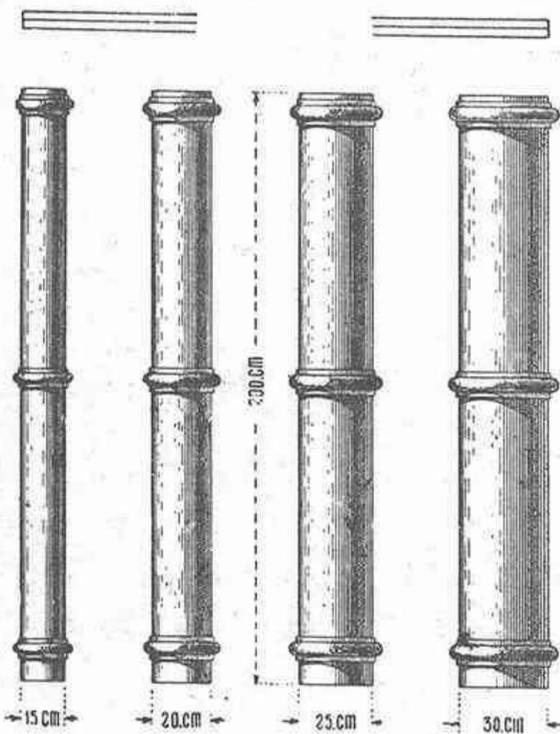
G I J Ó N

(Próximos al puerto del Musel)

Teléfono 34-44

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

☐☐ 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^o de New-Orleans, LA.

(Servicio regular entre los puertos del Golfo y España)

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

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

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

GIJÓN

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-1.^o

Apartado 71 - Teléfono 18-00

C.^{la} 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 ignifuga para chimeneas.

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

«DANBOLINA»: «LAGOLINE», Esmalte «SUNLIGHT»,

«UNION JACK», «ESMALTES PARA JUGUETES»,

«PINTURAS Y BARNICES SECADO AL AIRE

LIBRE Y A LA ESTUFA», «BEDSTEAD PAINT»

(pintura para camas), «FURNITURE VARNISH»,

«FURNITURE» ENAMEL» (barniz y esmalte espe-

ciales para muebles), «MOTOR PAINT», Pinturas

decorativas «LAGOMAT», Pintura al agua «ODI-

CO» (preciosos colores permanentes), Esmaltes y

Barnices «INTERLAC» a la nitrocelulosa y demás

productos nitrocelulósicos, «INTERPAST» A. y B.

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

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

Oficinas:

Ibáñez de Bilbao, 8

BILBAO

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

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