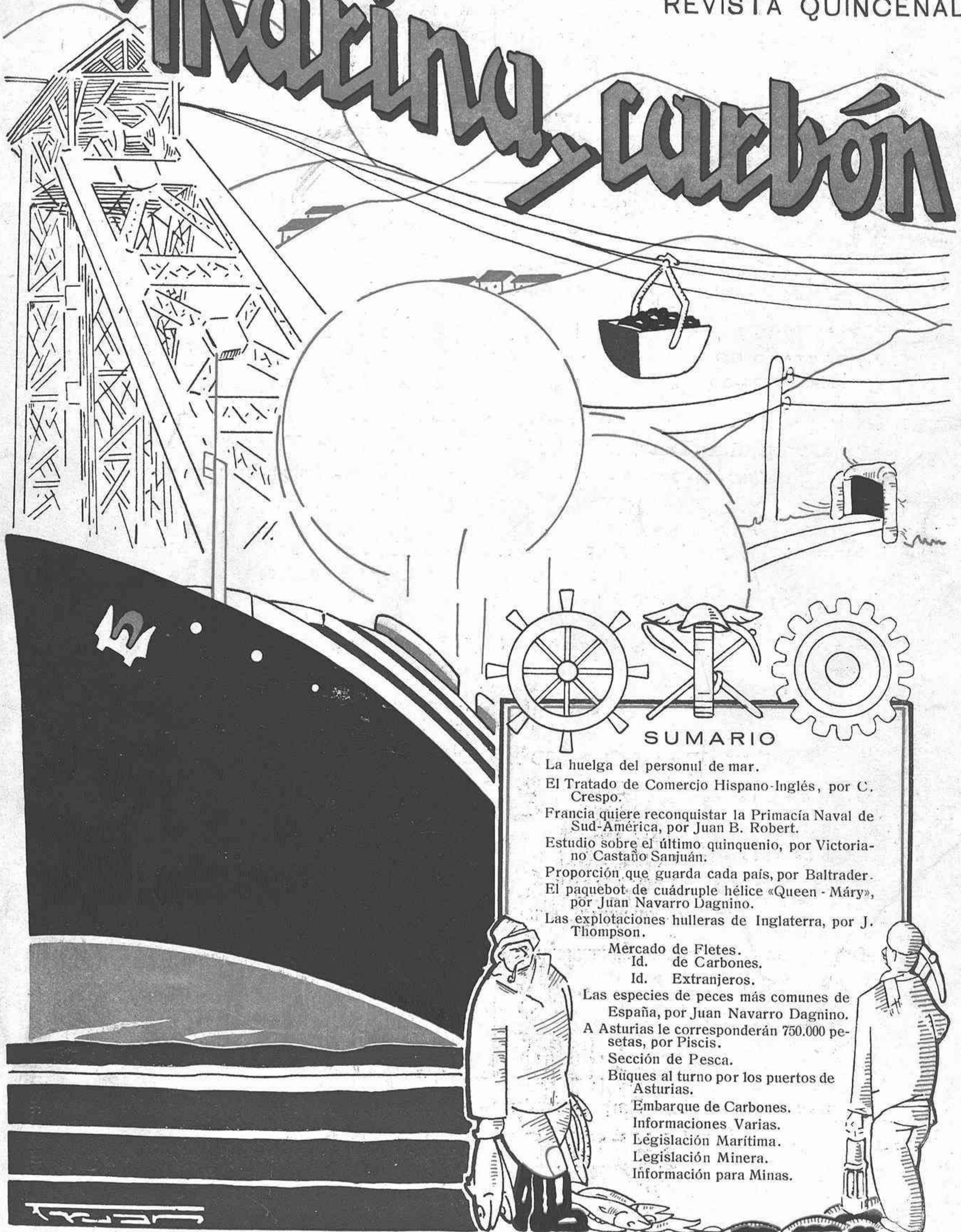


Mina y Carbón



SUMARIO

- La huelga del personal de mar.
- El Tratado de Comercio Hispano-Inglés, por C. Crespo.
- Francia quiere reconquistar la Primacía Naval de Sud-América, por Juan B. Robert.
- Estudio sobre el último quinquenio, por Victoriano Castaño Sanjuán.
- Proporción que guarda cada país, por Baltrader.
- El paquebot de cuádruple hélice «Queen - Mary», por Juan Navarro Dagnino.
- Las explotaciones hulleras de Inglaterra, por J. Thompson.
- Mercado de Fletes.
- Id. de Carbones.
- Id. Extranjeros.
- Las especies de peces más comunes de España, por Juan Navarro Dagnino.
- A Asturias le corresponderán 750.000 pesetas, por Piscis.
- Sección de Pesca.
- Búques 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

GIJÓN

APARTADO 90
TELÉFONO 24-00

A. PAQUET

TELEG } PAQUET
TELEF } PAQUET

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 - Calabrotos

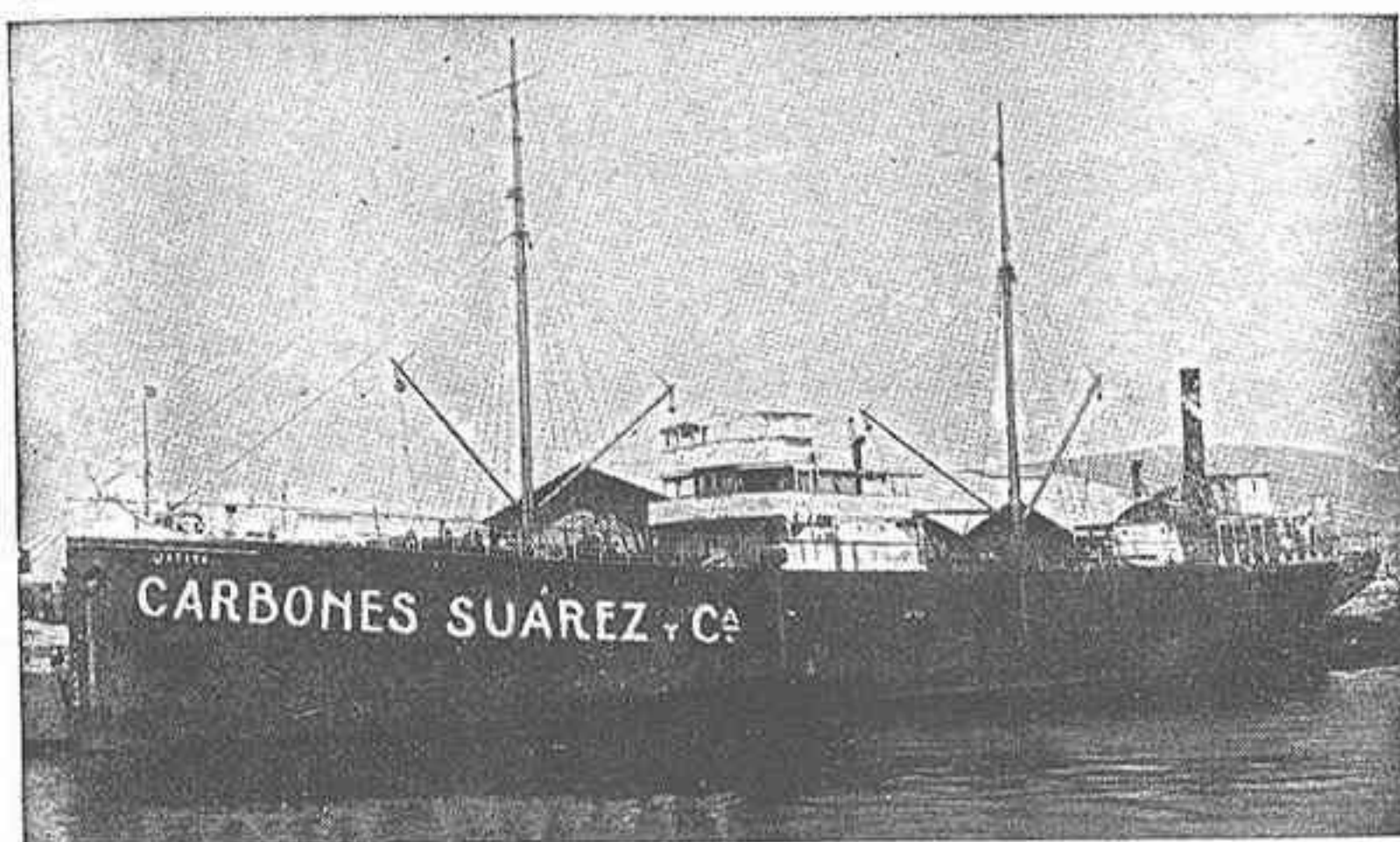
ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

GIJÓN

TELÉFONO 31-38

MUELLE, 30

Direc. Telg.: ÁNCORA



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

Depósitos flotantes y terrestre de Carbón y Gas-Oil

Importación y venta de Sal

CASA CENTRAL: VIGO - Teléfono 1466

SUCURSALES en MARIN, VILLAGARCIA y SANTIAGO

Tele ^{gramas}fonemas } SUARECES

Andrés Ruiz de Velasco

Cabo Noval, n.º 5. - OVIEDO

Carmen, 30, 32 y 34. - GIJÓN

Consignaciones - Fletamentos - Carbones - Seguros

AGENCIA DE ADUANAS - WAGON LITS/COOK

TELÉFONOS	{ OVIEDO 3590 GIJÓN 1905	TELEGRAMAS TELEFONEMAS	{ RUIDEVELASCO	{ OVIEDO GIJÓN	APARTADOS	{ OVIEDO 123 GIJÓN 201	CODES	{ A. B. C. 5. ^a EDICIÓN 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.ÍA

FABRICA MECANICA DE CORDELERÍA

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 Vizcaya, de S. A. Fábrica de Mieres, de S. A. Vapores Costeros, de Ibarra y Compañía, de Compañía Trasmediterránea, de Isaac's Line y de la Compañía Neptunia.

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

TELÉFONO núm. 20

Dirección Telegráfica y Telefónica: FIERROS
SAN ESTEBAN DE PRAVIA

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 180 »

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

Telefonemas	} LAFUENTELORZA	Teléfonos	} Domicilio: 1.722
Telegramas			

AGENCIA MARÍTIMA

GONZALEZ-ALEGRE HERMANOS

VIGO

&

VILLAGARCIA

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

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

TELEG.	} ALEGRE
TELEF.	
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

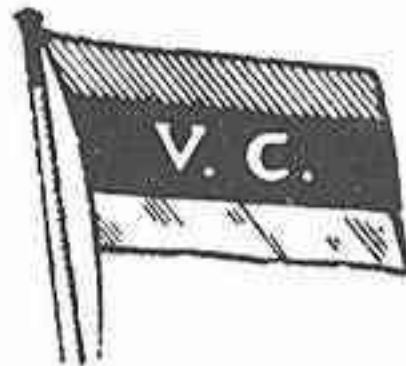
DELEGACIONES EN TODOS LOS PUERTOS

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**



LA HUELGA DEL PERSONAL DE MAR

Se han impuesto a los navieros unas condiciones ruinosas

Nada hacía suponer en los últimos días de abril, que el conflicto planteado por el personal de los buques con la demanda de mejoras de sueldos y condiciones de trabajo, diera lugar a la declaración de huelga y menos a una solución de dicho problema semejante a la fórmula de arreglo que al mismo se ha dado para su terminación. Sabíamos, sin embargo, que bajo la constante amenaza de paro se estaban celebrando las reuniones; pero también éramos conocedores de que las negociaciones entre navieros y delegados del personal, comenzadas el día 15 del pasado mes, habían llegado en diversos puntos a conclusiones bastante cordiales, y que las mismas rebasaban en mucho las condiciones de trabajo que disfrutaban las tripulaciones de marinas mucho más poderosas que la nuestra.

Mas esto parece ser que aún no satisfacía las aspiraciones del personal de los buques, y así lo hace suponer el que presentarían unas nuevas bases el día 20, para cuya aprobación fijaron el plazo de seis horas. Y como los navieros las considerasen inaceptables y contestasen poniendo algunos reparos, se declaró la huelga el día primero de mayo, con un carácter absoluto, puesto que a ella fueron desde el capitán al marmitón.

Tres días después, y tras una extensa reunión de los ministros y subsecretarios de Trabajo y Comunicaciones con las representaciones de navieros y del personal, se firmó por los primeros un acuerdo consistente en a los patronos, con insistentes requerimientos del Gobierno para que las aceptaran, las conclusiones comprendidas en las bases presentadas por las tripulaciones, las cuales han entrado en vigor el día primero del actual. Dichas bases significan una considerable elevación en las nóminas de todos los buques españoles, cuyo personal disfrutará de ahora en adelante remuneración y trato muy superior al que rige en las flotas de cualquier otra bandera.

Por nuestro carácter de defensores de la riqueza marítima, no podemos ocultar las lamentables consecuencias que el logro de estas reivindicaciones del personal acarrearán a dicha industria, las que fácilmente podrán calcular quienes estudien con serenidad y ecuanimidad el problema en cuestión.

En la navegación de cabotaje, de llegarse a la constitución de bolsas de fletamento, medida imprescindible para los armadores con el fin de establecer tipos de fletes mínimos que no den lugar a las pérdidas que actual-

mente ellos sufren — que ahora sería más considerable ante la elevación de gastos que tendrá la explotación de cualquier buque — traerá como secuela mayor auge en la competencia de los transportes por vía terrestre, que los navieros no podrán soportar y que producirá un considerable descenso en el tráfico marítimo, ya actualmente harto menguado e insuficiente para dar colocación a la totalidad de nuestra flota mercante, a pesar de lo reducida que ya es. En los mercados del exterior, aunque el Gobierno establecerá primas, según tenemos entendido, creemos que ni aún así podrán los armadores españoles concurrir con sus barcos, quebrantándose con esto nuestra economía y perdiendo las ya reducidas relaciones comerciales que nos quedan. Por último, un futuro nada favorable auguramos para nuestros astilleros, puesto que dudamos haya un solo temerario que se permita la ligereza de invertir capital en la construcción de un buque, a sabiendas de las perspectivas que ofrece el negocio naviero en las actuales circunstancias. De ahí que

a los astilleros no les quede más remedio que cerrar sus puertas y licenciar a los miles de obreros que allí vienen trabajando.

Por ello, el júbilo del triunfo obtenido por el personal de los buques, neblina que sin duda les impide ver la realidad, es posible que al disiparse, lo cual será más pronto que muchos suponen, deje al descubierto un panorama insospechado, y que dé lugar a lamentaciones de los mismos que han llegado tan adelante con sus pretensiones, pretensiones que arruinarán la riqueza que les proporciona el sustento.

Sin embargo, lo más sensible es que con sus egoísmos arrastran a situación difícil a cuantos se relacionan con la industria marítima española, actividad de la cual ya ahora queda bien poco y que, de continuar así, pronto dejará de existir, aunque suponemos que el Gobierno se dé perfecta cuenta de que la solución dada es improcedente y busque otra fórmula más en armonía con la economía nacional.

Fabricación de  Pinturas y Barnices

MACHIMBARRENA Y MOYÚA S.A.

TELÉFONO 16603 **BILBAO** APARTADO 291

BASES REGULADORAS de TRABAJO en el RAMO de TRANSPORTES MARÍTIMOS

Se sirven en libritos de tamaño 10 x 15 centímetros, al precio siguiente:

Menos de 10 ejemplares.....	1,00 peseta ejemplar
De 10 a 25 »	0,80 » »
De 25 ejemplares en adelante..	0,60 » »

PEDIDOS A MARINA Y CARBON

El Tratado de Comercio Hispano-Inglés

DÉFICIT Y SUPERÁVIT EN LAS BALANZAS COMERCIALES

MOMENTO DE INDECISIÓN

Las negociaciones comerciales con Inglaterra siguen un camino difícil; estamos con Inglaterra en el mismo paréntesis de espera que con muchos otros países con quienes hemos empezado a tratar hace meses muy largos, sin resultado hasta ahora; como esos luchadores que en los instantes preliminares dejan transcurrir el tiempo de la lucha observándose, acechándose mutuamente en sus puntos débiles, flanqueando sus propias posiciones, en la espera de que el adversario ceda en su alerta; o bien, puede tratarse de esta característica indecisión de todos los aspectos de nuestra vida pública: aliarse con el tiempo, esperar que los problemas se resuelvan por sí mismo para que a lo mejor suceda que se agraven y se tornen irresolubles; y luego, las lamentaciones planíderas e inútiles. Y en el mismo frente de Inglaterra y en la misma dilatada esfera tenemos a los Estados Unidos, a Dinamarca, a Rumanía, a Méjico y a nuestros vecinos portugueses...

EL CUPO DE IMPORTACIÓN CARBONERA

En Inglaterra no parece que las tengan todas consigo. Aparte publica esta Revista una curiosa referencia donde los exportadores de Gales están arrecidos de miedo. Temen que el Gobierno español vaya a reducir la cifra de importaciones de sus carbones, o se dirija con la creación de una Central de Ventas, a una nueva ordenación que salve, o lo procure, a la industria hullera nacional. Y a los exportadores ingleses que están montando también

sus centrales de ventas, sus organismos corporativos de exportación, no les parece bien el expediente. Y piden la más extrema intransigencia, al parecer.

No son estos, la cifra de importación carbonera, los menores obstáculos que se opondrán a que ingleses y españoles zanjemos nuestras cuentas de comercio. Porque los ingleses son en este punto de una irreducible obstinación, aferrados a las cifras de la balanza de comercio que les resulta desfavorable con nosotros.

LA BALANZA DE COMERCIO ES

UN CONCEPTO SUPERADO —

Les resulta con España como con casi todos los países del mundo, forzosamente: son importadores de primeras materias y artículos alimenticios; estos son los países que el autor de «Estructura y ritmo de la Economía» considera de balanza de comercio deficitaria y de balanza de pagos en exceso. Es natural que así sea, porque productos manufacturados y materias primas o alimenticias no pueden compararse en una simple equivalencia de precios de venta. No es lo mismo exportar hierros o maquinaria, con más de tres cuartas partes de jornales, que naranjas donde apenas la mano de obra interviene. Nadie cree ya en Balanzas de comercio; han pasado en el mundo demasiadas cosas, desde que se aplicaron sus fórmulas al gobierno de las relaciones comerciales entre naciones.

Con una Balanza de comercio deficitaria pudo Inglaterra imponer su hegemonía economi-

ca sobre el mundo entero; con una Balanza de comercio nada más que equilibrada se arruinarían la mayor parte de los pueblos que son sus proveedores.

Llegará un día en que la Estadística matemática ponga, en coeficientes y cifras de clara evidencia, al descubierto la valoración intrínseca de las partidas de las balanzas de intercambio, lo que nos atreveríamos a llamar sus «costes naturales», relegando a segundo término en las transacciones, a los valores de cambio.

OFERTA Y DEMANDA

Aunque lo cierto es que los pueblos no se atienden, como en multitud de otro orden de relaciones, a términos que, aun sentado este error de las valoraciones actuales, pudieran parecer de justicia. La compra-venta entre naciones no depende de Balanzas, ni de saldos, sino de las mismas relaciones de la oferta y la demanda entre particulares.

Hay pueblos que necesitan vender, y vender determinados productos que les sobran, y hay otros que necesitan comprar, y puede suceder que ambas necesidades se acuerden en términos de justicia, o que no se correlacionen inmediatamente. Y así hay balanzas desequilibradas, como la que nosotros tenemos con Dinamarca que costaría un trabajo enorme o imposible equilibrar. Y así tenemos nosotros nuestras compras de nitratos a Chile, que son el 90 por ciento de las que hacemos a este país, en una balanza de déficit recalcitrante e inamovible, sin que podamos soñar en nivelarla, porque aquel es un producto de monopolio, del que no podemos prescindir; y ellos pueden pasarse muy a gusto sin los nuestros, sin nuestro aceite de oliva o nuestros tejidos de algodón.

NUESTRO COMERCIO CON INGLATERRA

Pero si no fueran relaciones de oferta y demanda, aun ateniéndonos a un somero análisis de partidas, los ingleses no tienen razones numéricas que oponernos. Nuestra balan-

za de comercio con ellos nos es favorable tradicionalmente. Pero no es para confiarse mucho, porque baja todos los años. Véase como: 1931, 104 millones de pesetas de saldo positivo; 1932, 88; 1933, 71; 1934, 54; 1935, 36 millones.

Contracción, sí, del tráfico mundial, mal agudo de la coyuntura en estos momentos; pero cierto también, y ello es lo grave, que ese desnivel se origina en mucha mayor proporción por la baja de las exportaciones. Nuestra cifra de importaciones de Inglaterra disminuye en el interregno señalado en un 30 por 100 solo; la de las exportaciones, en el 50 por 100.

Omitamos todas aquellas explicaciones con que se pretende racionalizar los cambios entre naciones, librándolas de las rigurosas interpretaciones de la equivalencia numérica de las partidas; no entremos en un verdadero análisis de esas partidas al que ya hemos aludido. Prescindamos de las condiciones en que se hace la venta de nuestros productos agrícolas en los mercados de consumo ingleses; demos de lado a la cifra de comisiones que los intermediarios ingleses perciben, que es seguro una cifra elevada, corretajes, comisiones de venta, coeficiente de deterioros, etc., porque posiblemente no hay estadística de estos conceptos. Pero recordemos que la Cámara de Comercio española la señala para ventas análogas en Alemania en más de un 27 por 100. O sea que esa cifra de nuestras importaciones sufre una merma considerable, por lo que queda en manos de ingleses, antes de pasar al comprador.

LA ARTICULACIÓN ADUANERA DEL IMPERIO :—:

Omitamos todo eso y vengamos al caso de la Balanza de Comercio. Saldo favorable de 36 millones de pesetas con Inglaterra; pero Inglaterra, sin ser una unidad aduanera con sus dominios y colonias, lo es políticamente. O sea que ha de tener un interés superior en el desarrollo económico de aquellas, aunque

por conveniencia de los comerciantes e industriales metropolitanos, les permita desenvolverse con autonomía aduanera. Relativa nada más. Las atribuciones del Virrey de la India, por ejemplo, pueden más que la letra escrita en las leyes arancelarias de ese país. Y el Virrey de la India obedece al «India Office» de Londres.

Así resulta que los comerciantes ingleses claman angustiados por medidas de salvaguardia contra la invasión de productos yanquis en la India y contra lo que llaman el «dumping» japonés. Y consideran casi una deslealtad y un amargo fiasco de los acuerdos de Ottawa lo que acaba de hacer Mackenzie King, el nuevo presidente liberal del Canadá, al anudar buenas relaciones comerciales con los vecinos yanquis, volviendo la espalda al hogar metropolitano.

Son indicaciones bien claras de que entre los intereses aduaneros de la metrópoli y de las colonias, hay un vínculo común, que la autonomía es solamente una ordenación singular, sin diferencias orgánicas, que esas autonomías y libertades nominales no crean aduanas estancas, que ni unas y otras se han vuelto la espalda para operar con criterios distanciados.

NUESTRO COMERCIO CON EL IMPERIO BRITÁNICO

Y aquí están de nuestra parte los números, si se conviene que los números sirven para apuntalar argumentos de este carácter.

Todas las colonias inglesas figuran entre los países que se denominan desde nuestra Dirección de Comercio y Política Arancelaria, «grandes deficitarios».

Al final insertamos detalle donde se advierte que nuestro superávit de 36 millones con Inglaterra, queda reducido en buena lógica comercial a 48 millones contra nosotros. Ochenta y cuatro millones por un tráfico poco mayor, pues las compras que se nos hacen por las colonias y dominios de Inglaterra son irrisorias, porque se trata de países poco desenvueltos y por la singularidad de nues-

tros productos, alta calidad y precio elevado. De esos saldos negativos no podremos separarnos en mucho tiempo; los tendremos sobre nosotros como un fardo ineludible. Entre ellos y Estados Unidos, otro deficitario de 92 millones de pesetas en 1935, constituyen la mayor parte del déficit total de nuestra Balanza de comercio.

	Saldo en contra 1935 — Millones de pesetas
India	24
Egipto	24
Canadá	6
Australia	6
Nueva Zelanda	1
Unión Sudafricana	1
Terranova	4
Resto Posesiones, en Asia, Africa, América y Oceanía	18
Total nuestro déficit.	84

LA BALANZA DE PAGOS

De propósito no hemos aludido a la Balanza de pagos, de conceptos tan movibles y tan cuantiosos como las primas de seguro, intereses de deudas, etc., ni a esos 500 millones de pesetas que importan (según calcula D. don José Manteca Roquer, indiscutible autoridad en estos temas de economía del mar) lo que se nos va todos los años por fletes extranjeros, y que a buen seguro recoge en su mayor parte la Banca de Inglaterra. A nada de eso nos referimos, porque sería una interminable digresión que no se precisa para nuestro objeto; pero que ha de ser un sólido argumento a la hora difícil de las negociaciones.

Piense en ello Inglaterra, en esta ocasión incierta de su reajuste económico que la invita a ser cauta, ahora en que nos apremia y nos acosa con cifras inciertas y falaces.

J. CRESPO

Gijón, mayo 1936.

EL FINAL DE «L'ATLANTIQUE»

FRANCIA QUIERE RECONQUISTAR LA PRIMACÍA NAVAL EN LA LÍNEA DE SUD-AMÉRICA

El que fué magnífico paquebot «L'Atlantique», uno de los colosos del Océano, está desguazándose en Glasgow.

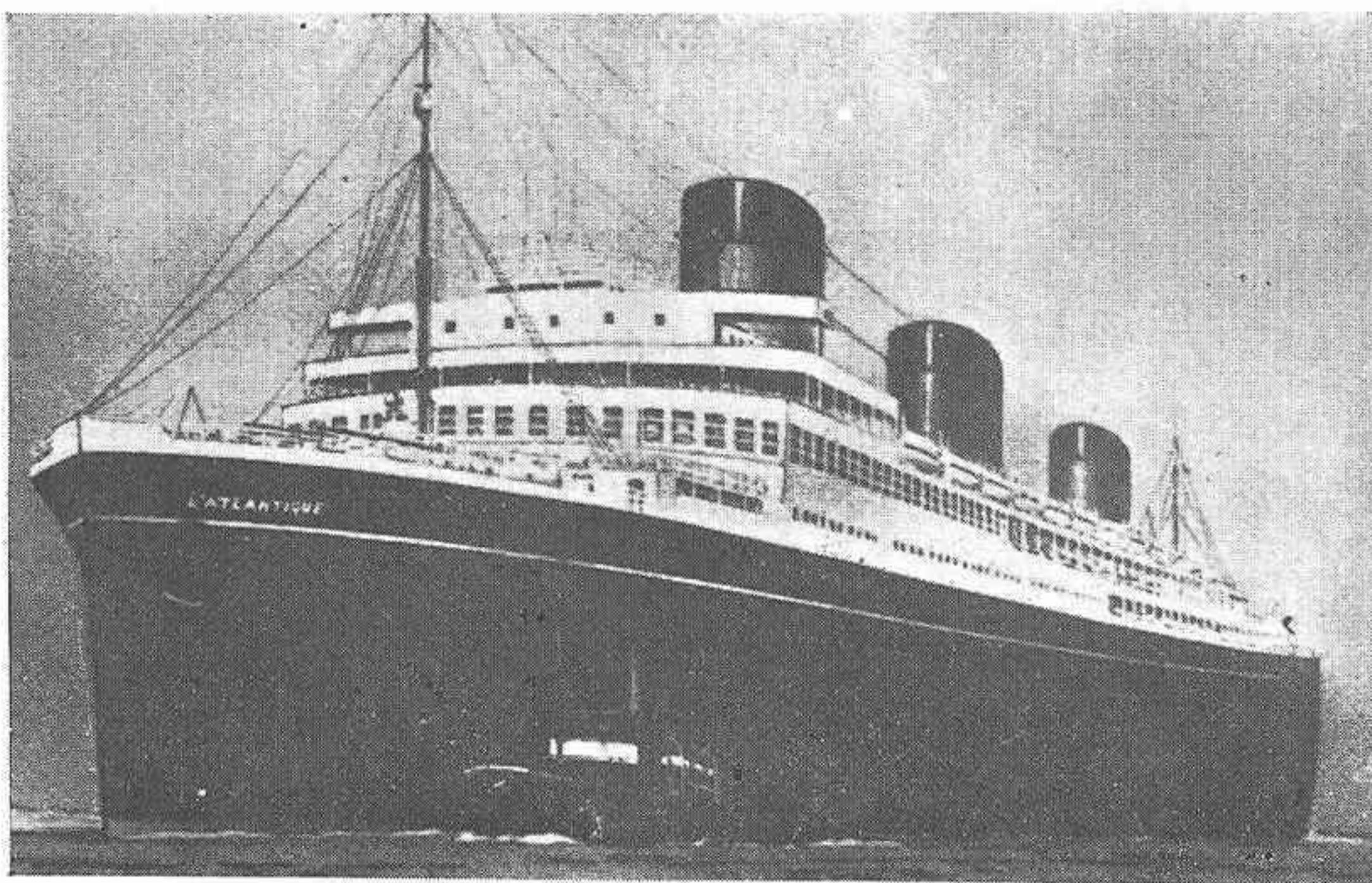
Su dramático incendio ocurrió en la madrugada del 3 de enero de 1933, cerca de las islas Scilly, a la entrada del canal de la Mancha, cuando se dirigía desde Pauillac al Havre.

El maltrecho casco del soberbio trasatlántico fué remolcado al puerto de Cherburgo, donde ha permanecido a resultas de la sustanciación del pleito entre la casa armadora «Compagnie de Navigation Sud-Atlantique» de Burdeos, y las compañías aseguradoras. Primero le envolvieron las llamas y luego el papel sellado de las actuaciones judiciales.

A raíz del siniestro se murmuró que su causa era un acto de sabotaje; pero las informaciones practicadas desecharon la hipótesis de la intervención de agentes culpables. Fué un caso fortuito, similar a tantos otros catalogados en la larga serie de accidentes de la navegación.

Nada menos que 76 empresas de seguros de diversas nacionalidades se habían reunido para cubrir los 170 millones de francos que importaba el seguro del buque. La casa armadora hizo abandono del navío incendiado a los aseguradores, y éstos se opusieron al pago de la indemnización fundándose en supuestos defectos de la instalación eléctrica del barco, en que no procedía su abandono y hasta en la posibilidad de un atentado criminal.

El 22 de enero de 1934 dictó el Tribunal del Sena el primer fallo condenatorio de los aseguradores, que después han agotado sin éxito todos los recursos procesales de la



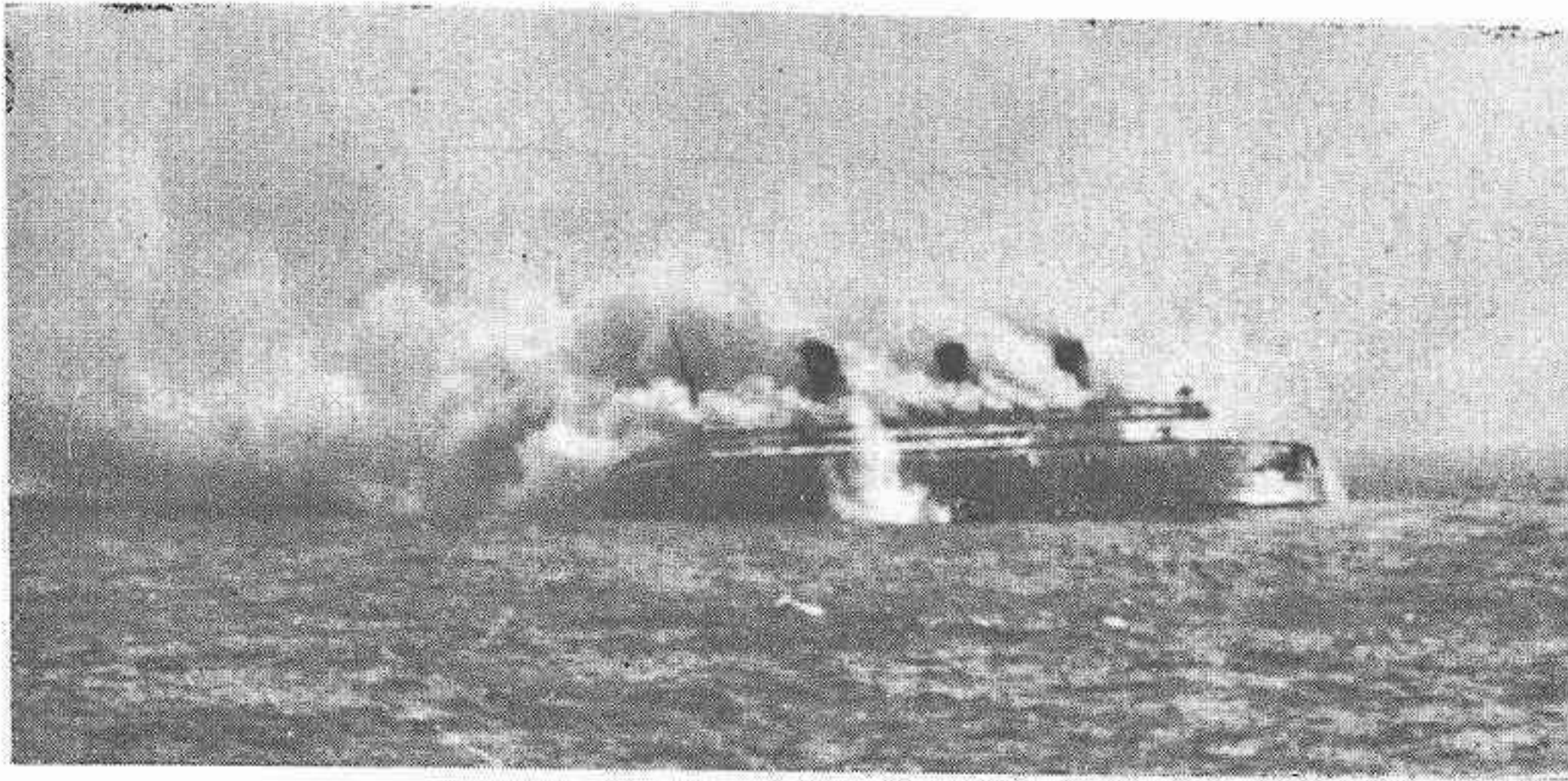
«L'Atlantique» en su viaje inaugural (Setiembre 1931).

legislación francesa en materia de apelaciones y casaciones. La jurisprudencia sentada es muy interesante dentro del Derecho marítimo.

El «Atlantique» se construyó en los astilleros Penchöet, de Saint Nazaire, botándose al agua el 15 de abril de 1930. El 29 de setiembre del año siguiente emprendió su travesía inaugural, su «viaje de novios», a los puertos del Río de la Plata, constituyendo un acto triunfal y memorable en los fastos de la marina mercante francesa, porque «L'Atlantique» era el mayor buque de los que hacían la carrera Europa-Sud-América. Con él ganaba Francia el campeonato del Atlántico Sur, como cinco años más tarde obtendría el del Atlántico Norte con el «Normandie».

Medía «L'Atlantique» 42.512 toneladas

de registro bruto y 22.009 neto, 218,67 metros de eslora y 28 de manga. En la flota francesa sólo superaba entonces su tonelaje el «Ile de France» (43.153 ts. r. b.), siguiéndole el «Paris» (34.569 ts.) Su propulsión de



«L'Atlantique» presa de las llamas en el Canal de la Mancha (Enero 1933).

turbinas a vapor desarrollaba una potencia de 55.500 H.P., moviéndolo 4 hélices. Consumía combustible líquido y su velocidad era de 23 nudos, cubriendo la travesía Burdeos-Buenos Aires en 13 días. Costó el navío más de 300 millones de francos o sea menos de la mitad que el «Normandie». La tripulación de «L'Atlantique» sumaba 670 hombres. Podía albergar 1.200 pasajeros de cámara.

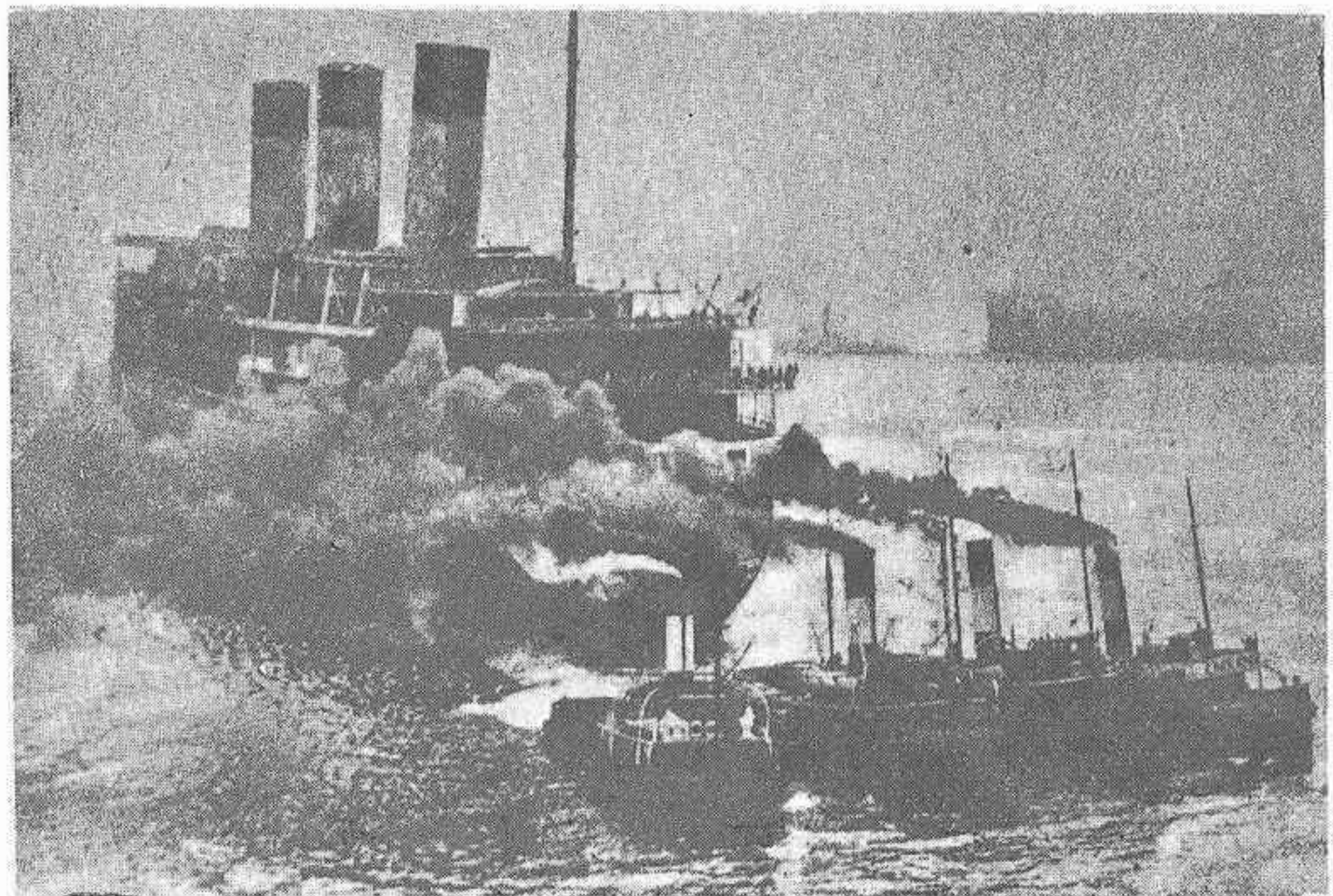
El incendio de «L'Atlantique» fué un suceso que atrajo la máxima atención mundial durante varios días, por lo dramático del accidente y por tratarse de un buque de su porte y calidad. Desde la costa de Guernesey se divisaban las llamas y el resplandor se extendía en círculo de muchas millas de radio. Un vapor alemán, el «Ruhr», fué el primero que acudió en su auxilio, ayudado bien pronto por muchas embarcaciones de todo género. Una veintena de personas perecieron en el siniestro.

Dominado el fuego después de una titáni-

ca lucha que duró varias jornadas, el gigantesco navío, casi por completo aniquilado interiormente, pudo ser remolcado hasta Cherburgo tres días después, fondeando en dicho puerto en la noche del 6 al 7 de enero.

Hasta hace poco no se han liberado los cherburgueses del triste espectáculo que durante tres años largos presentaba la épave del coloso semi-destruido, arrinconado en el puerto en espera de que se solventasen los litigios a que su incendio había dado lugar. El día 6 de marzo último se lo llevaron cuatro remolcadores holandeses a Glasgow, comprado por Mr. Douglas al precio de 4 millones y pico de francos.

Y «L'Atlantique» volvió a emprender la ruta que siguió después de su catástrofe, esta vez en pos de su «muerte definitiva», para ser descuartizado en el puerto escocés.



«L'Atlantique», es remolcado a un Dique de Glasgow para ser desguazado (Marzo 1936).

Desde el incendio de «L'Atlantique», la línea rápida al Río de la Plata, servida por la «C. del Atlantique», se ha sostenido con dos paquebots «Massilia» y «Lutetia», de 15.363 y 14.783 tons. respectivamente, de

19 nudos de andar máximo, que cuentan 20 años de servicio. Los «liners» ingleses y alemanes de la misma carrera resultaban notoriamente superiores a los franceses.

La opinión marítima francesa y todos los elementos interesados en el mantenimiento prestigioso de las comunicaciones marítimas con América del Sur, han propugnado con tesón la necesidad de construir un paquebot digno sucesor de «L'Atlantique». Pero se oponía a este patriótico designio el grave inconveniente de las dificultades financieras.

Ahora, el fallo definitivo de los tribunales condenando a las compañías aseguradoras al pago de 170 millones de francos a la casa armadora, ha facilitado la solución, dando una buena base económica: el Gobierno hará lo demás. Se construirá un segundo «L'Atlantique» para que el pabellón francés flamee con aires de superioridad en las aguas del Plata.

El ministro de la Marina Mercante firmó el 26 de febrero la orden de construcción del

nuevo navío, adjudicada a los mismos astilleros de Saint Nazaire, constructores de «L'Atlantique».

Parece ser que el futuro paquebot suratlántico será de menor porte que su desgraciado antecesor, de unas 30.000 tons., pero no menos rápido. De todas maneras, aún es prematuro dar por ciertas y seguras sus características, dado el precedente del «Normandie», proyectado para 60.000 toneladas, que ahora resulta son más de 80.000.

El hecho positivo es que Francia no se resigna a desempeñar un papel secundario con su flota mercante en el Atlántico meridional. Con ello, da una elocuente «lección de cosas» a nuestro país, que no obstante sus cuantiosos e imponderables intereses de toda índole en las repúblicas de abolengo hispano en Sud-América, se contenta con enviar a ellas una modestísima representación naval.

JUAN B. ROBERT.

ASTILEROS DEL ANTABRICO S.L.

— G I J Ó N —

ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE CONSTRUCCIONES NAVALES

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

Estudio sobre el último quinquenio

(Conclusión)

Merced a una política carbonera, que no es de este momento juzgar, por el detenimiento y amplitud que requiere, venía consiguiéndose de manera acaso lenta aunque continuada, la disminución de la cifra de importación de carbones extraños en los mercados nacionales; pero en el año 1934 esta marcha descendente sufre un brusco quiebro y nuevamente la com-

petencia extranjera logra un destacado empuje de elevación.

En el cuadro número 11 que va a continuación, detallamos las entradas de carbón extranjero con expresión de su destino y en él observamos, respecto del total, que en el año último se recibieron 215.766 toneladas menos que en 1934; 138.894 toneladas más que en 1933; 64.203 toneladas más que en 1932 y 285.967 toneladas menos que en 1931.

	1935	1934	1933	1932	1931
Consumo interior.	951.053	1.220.446	859.956	888.830	1.234.308
Depositos flotantes y francos	207.105	281.626	279.730	296.483	318.563
Norte de Africa..	219.018	78.266	66.946	62.905	12.931
Canarias	201.529	214.133	233.179	266.284	298.870
TOTALES	1.578.705	1.794.471	1.439.811	1.514.502	1.864.672

Cuadro n.º 11.—Entradas totales de carbón extranjero en España.

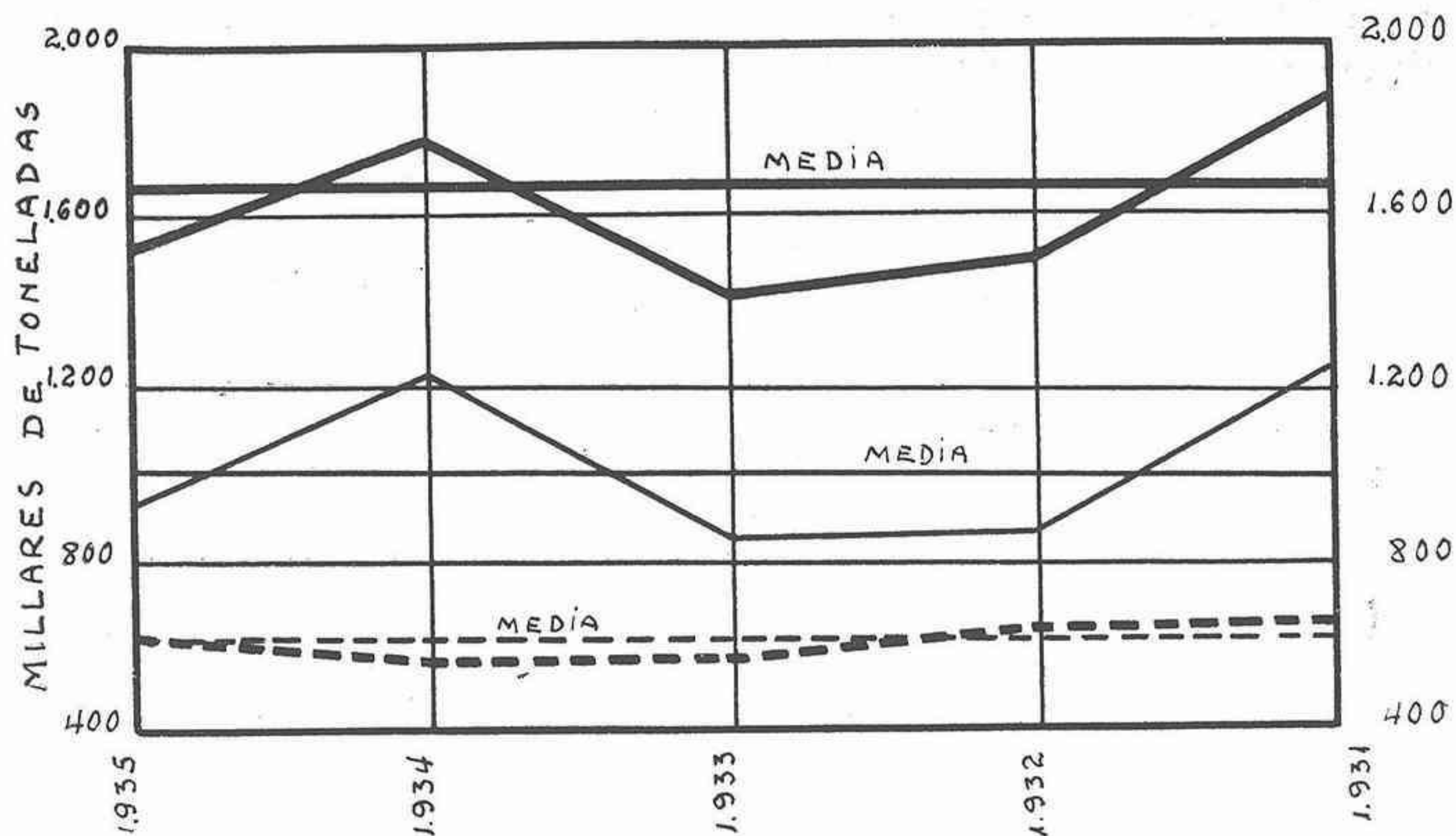


Gráfico n.º 13.—Entrada de carbón en España según su destino

El consumo interior—que se efectúa por las fronteras y puertos sujeto a las estipulaciones del arancel vigente—absorbió en 1935 el 60 por 100 de las entradas totales; en 1934, el 68 por 100 de las mismas; en 1933, el 60 por 100; en 1932, el 59 por 100 y en 1931 el 66 por 100.

El gráfico número 13 señala la marcha de las importaciones totales—trazo grueso—, la del consumo interior—trazo fino—y las entradas en depósitos flotantes, depósitos fran-

cos y puertos del Norte de Africa y de Canarias—trazo de puntos—, durante el quinquenio.

En el cuadro número 12 indicamos los tonelajes del consumo interior, por clases. La casi totalidad del carbón destinado a los depósitos flotantes y francos así como a los puertos del Norte de Africa y de Canarias ha sido hulla por lo que, en mérito a la brevedad, no hacemos detalle preciso dichos tonelajes.

	1935	1934	1933	1932	1931
Antracita.....	57.490	62.526	58.775	73.719	81.218
Hulla.....	810.675	1.046.667	724.286	721.389	1.004.123
Coque.....	69.188	89.135	61.171	75.618	131.564
Aglomerados....	13.700	22.118	15.724	18.104	17.403
TOTALES....	951.053	1.220.446	859.956	888.830	1.234.308

Cuadro n.º 12.—Importación de carbones, por clases, destinados a consumo interior.

Ha representado la importación para el consumo interior, en el año último las proporciones siguientes: el 85 por 100 de hulla, el 7 por 100 de coque, el 6 por 100 de antracita y el 2 por 100 de aglomerados. En el año de 1934 fué de: el 86 por 100 de hulla, el 7 por 100 de coque, el 6 por 100 de antracita y el 2 por 100 de aglomerados. En 1933, estas calidades fueron: el 84 por 100 de hulla, el 7 por 100 de antracita, el 7 por 100 de coque y el 2 por 100 de aglomera-

dos. En 1932: el 81 por 100 de hulla, el 9 por 100 de coque, el 8 por 100 de antracita y el 2 por 100 de aglomerados. Y en 1931 como sigue: el 81 por 100 ha sido de hulla, el 11 por 100 de coque, el 7 por 100 de antracita y el 1 por 100 de aglomerados.

El gráfico número 14 representa el movimiento relativo, por clases, de la importación de carbones extranjeros, en el quinquenio, referido como tipo = 100 al del año último.

	1935	1934	1933	1932	1931
Alemania.....	17.753	22.948	1.206	4.039	52.124
Francia y Gibraltar.	2.768	5.868	2.098	5.421	6.385
Holanda.....					2.205
Inglaterra.....	841.354	1.080.377	779.757	782.900	997.274
Polonia y Bélgica.	6.290			2.748	27.353
TOTALES....	868.165	1.109.193	783.061	795.108	1.085.341

Cuadro n.º 13.—Importación de hulla y antracita, indicando los países de procedencia, destinado al consumo interior.

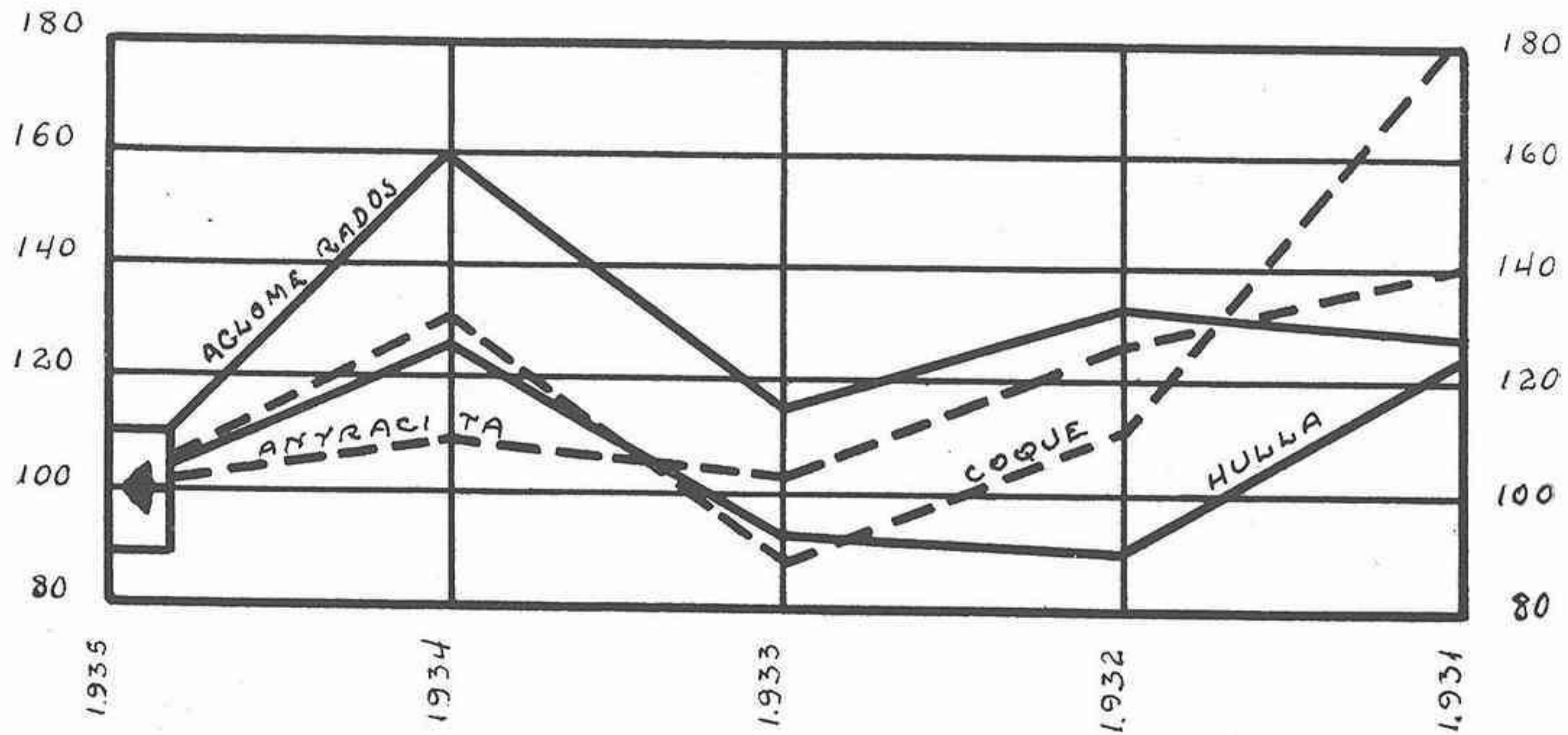


Gráfico n.º 14.—Importación relativa, por clases

El cuadro número 13 señala los países que han introducido hulla y antracita en nuestro país con destino al consumo interior, indicando sus respectivos tonelajes. También la falta de espacio nos priva señalar la procedencia del resto de las calidades de carbón introducidas:

indicaremos que también Inglaterra está a la cabeza de todas ellas, a quien sigue Alemania que ha enviado la tercera parte de nuestra importación de coque y un 10 por 100 de la de aglomerados; Bélgica y Francia han enviado algunos cargamentos de estos productos.

	1935	1934	1933	1932	1931
Enero	133.504	123.680	137.880	178.789	125.084
Febrero	193.274	157.427	125.574	137.886	188.174
Marzo	161.733	162.785	171.692	150.671	221.114
Abril	132.860	122.399	98.344	116.168	216.688
Mayo	127.346	131.166	113.537	101.532	189.804
Junio	108.610	110.818	113.055	127.513	154.172
Julio	121.164	114.590	97.067	133.123	129.595
Agosto	91.909	89.690	103.088	103.871	101.498
Septiembre	103.826	109.270	86.528	68.287	107.450
Octubre	141.020	166.786	119.151	150.194	110.536
Noviembre	143.967	239.929	149.869	115.711	181.774
Diciembre	119.492	265.931	124.026	130.757	138.783
TOTALES . . .	1.578.705	1.794.471	1.439.811	1.514.502	1.864.672
PROMEDIOS MENSUALES	131.559	149.539	119.984	126.209	155.389

Cuadro n.º 14.—Entradas totales de carbón extranjero, por meses.

En el cuadro número 14 se indica la importación total de carbones—consumo interior, depósitos flotantes y francos y puertos

del Norte de Africa y Canarias—en cada uno de los sesenta meses del quinquenio.

Teniendo en cuenta que esta importación

ofrece una media mensual para todo el quinquenio de 136.536 toneladas, podemos observar que el mes de diciembre de 1934—el de máxima importación—tuvo un exceso de 129.395 toneladas sobre ésta, es decir de casi el doble que el mes de septiembre de 1932—el de mínima importación—tuvo un defecto de 68.249 toneladas, justamente la mitad. También van indicados en dicho cuadro los

promedios mensuales resultantes para cada año.

VICTORIANO CASTAÑO SANJUÁN

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

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

Proporción que guarda cada país

SITUACIÓN SATISFACTORIA
DEL REINO UNIDO :: ::

Del tonelaje «ocean-going» (buques de más de 3.000 toneladas) construido por las doce primeras potencias marítimas en los pasados cinco años (1931-35), una tercera parte está en el Registro del Reino Unido. Este período fué el peor, jamás experimentado por la industria británica de construcción de buques; el tonelaje botado de toda clase de buques era sólo de 1.782.284 toneladas gruesas, que comparado con 8.301.233 toneladas de los cinco años (1910-14) precedentes inmediatos a la guerra, en realidad viene a ser una quinta

parte. Los astilleros extranjeros, en muchos casos con la ayuda de subsidios, no sufrieron en la misma magnitud, siendo su producción en 1931-35 las tres quintas partes de su producción en 1910-14 (3.319.937 toneladas en comparación con 5.394.164).

El que los navieros británicos tengan tan grande proporción de tonelaje «ocean going» es prueba de su valor, recursos y confianza en el futuro de su industria. Ha habido poca decisión a construir. Ningún sector recibió el subsidio hasta que les fueron asignados a los «tramps» 2.000.000 £ hace un año, pero los armadores de toda clase de buques habían tenido que afrontar la competencia extranjera,

en todos los negocios y en todas las rutas, que en su mayor parte han sido subsidiadas directa o indirectamente por importe de muchos millones.

El hecho más interesante que revela el cuadro adjunto es que relativamente han sido construidos pocos buques de carga durante los cinco últimos años: menos de medio millón

de toneladas gruesas, de las cuales la parte correspondiente al Reino Unido representa el 70,5 por 100. Ninguno de los países mencionados había construido cincuenta mil toneladas y solamente cuatro excedían de diez mil toneladas. Este es un importante punto para ser tenido en cuenta al considerar el futuro de la nave-

Tonelaje «ocean-going» construido desde hace cinco años, pertenecientes a las principales potencias marítimas en Enero de 1936.

	Linieres		Veleros		Tanques		Totales	
	N.º	Tons. gruesas	N.º	Tons. gruesas	N.º	Tons. gruesas	N.º	Tons. gruesas
Reino Unido....	53	630,873	72	349,723	49	374,081	174	1.354,677
Dinamarca.....	15	87,579	2	7,612	1	10,517	18	105,708
Francia.....	22	260,208	6	30,275	5	53,917	33	344,400
Alemania.....	19	141,469	2	8,892	1	8,117	22	158,478
Grecia.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Holanda.....	10	82,791	1	4,652	19	136,024	30	223,467
Italia.....	6	155,627	2	10,584	3	27,122	11	193,333
Japón.....	48	304,336	10	38,075	6	56,903	64	399,314
Noruega.....	19	105,305	9	38,170	67	546,027	95	690,502
España.....	5	45,942	—	—	8	51,412	13	97,354
Suecia.....	9	44,801	2	6,632	5	38,973	16	90,406
Estados Unidos.	28	280,097	—	—	8	69,777	36	349,874
TOTALES....	234	2.139,028	106	495,615	172	1.372,870	512	4.007,513

Buques con velocidad de más de 12 nudos.

gación «tramp», y más especialmente por cuanto que los once mismos países poseían a fines de enero 1.420.199 tons. de buques de carga con 25 años de existencia o más, y 131.658 toneladas el Reino Unido. El tiempo medio que llevan construidos los buques de carga británicos es menor que el de aquellos de cualquier otra nación, y, puesto que estos buques no han de durar por siempre jamás, puede que por esto le sea restituído a este país su predominio en el volumen de los negocios del transporte marítimo.

Las demás naciones parecen, en verdad poco interesadas en adquirir moderno tonelaje «tramp». Los Estados Unidos no han cons-

truído tonelaje de ese tipo en dicho período; el Japón ha construído solo diez barcos de pequeño tamaño destinados al tráfico marítimo de corta distancia; Noruega nueve, la mayoría destinada a servicios especiales «liners», y Francia seis. El tamaño medio de los 72 buques británicos que han sido construídos es de 4.857 toneladas gruesas y el de los 34 buques extranjeros 4.291 toneladas. Tales buques son, en general, de gran tamaño. Actualmente solo 27 buques de carga de 3.000 a 4.000 toneladas gruesas han sido construídos en los últimos cinco años, y diez de éstos eran para navieros británicos. Podría ser posible en el futuro una merma en los «tramps» de tamaño reducido.

«LINERS» AMERICANOS Y JAPONESES

Pero si los países extranjeros han mostrado poco interés por los buques de carga, lo han patentizado en modo considerable por los «liners», muy especialmente los Estados Unidos y Japón con el «dinero barato» suministrado por el Gobierno, a medida que la Hacienda pública era surtida a su vez. En los años 1931-35, estos dos países han construído más tonelaje «liner» que el Reino Unido, con exclusión del «Queen Mary». Los últimos barcos japoneses de un tonelaje medio de 6.340 toneladas gruesas cada uno, son principalmente «liners» de carga para transportar grandes cargamentos a grandes velocidades. Construídos bajo los planes «scrap and build», financiados por el gobierno japonés, han hecho su aparición en todas las rutas comerciales del Pacífico y en algunas fuera de él, principalmente en las aguas Sud africanas. Mientras algunos «liners» norteamericanos, cuyo tonelaje medio es de 10.003 toneladas, están dedicados a servicios costeros, otros fuertemente subsidiados están compitiendo con los buques británicos en el Norte del Atlántico y más particularmente en el Pacífico. No deja de tener significación que los tres principales países armadores de «liners» — Gran Bretaña, Estados Unidos y Japón — son también las tres principales potencias navales.

Si dejamos a un lado al «Queen Mary», el término medio de los «liners» de Reino Unido, es de 10.728 toneladas, habiendo sido construído el mayor número para servicios del Imperio, en los cuales, sin embargo, no están libres de la competencia norteamericana y japonesa. De los países extranjeros, Francia es el tercero de la lista, pero uno de sus barcos es el «Normandie», de 79.280 toneladas que representa casi la tercera parte de su tonelaje en los últimos cinco años. Italia es el cuarto país; pero en su caso, dos buques, el «Rex» y «Conte di Savoia», suman 99.564 toneladas, o los dos tercios del tonelaje construído en 1931-35. Los otros dos únicos países que tienen más de 100.000 toneladas son Alemania y Noruega.

LA MODERNA FLOTA

«TANKER» DE NORUEGA

Durante los últimos cinco años, los doce principales países marítimos han construído por dos veces y media más que anteriormente, tanto en tonelaje «tanker» como en tonelaje de buques de carga; un hecho que es significativo de la progresiva importancia del transporte de petróleo. El término medio de los «tankers» británicos, de 7.634 toneladas, es en más del 50 por 100 mayor que el de los buques de carga, pero el tipo medio de los «tankers» extranjeros, de 8.120 toneladas, apenas es mayor que el de los buques británicos. Noruega posee más que cualquier otro país de estos buques modernos (39,7 por 100 para ser exactos).

El interés de Noruega por el tonelaje «tanker» es una de las más interesantes evoluciones de la historia de la navegación en la post-guerra, puesto que ella no produce petróleo e importa relativamente poco para sus propias necesidades.

BALTRADER.

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

El paquebot de cuádruple hélice «Queen Mary»

La construcción de este buque, que en los astilleros de Clydebank se llamaba el número 534, es el resultado de la fusión de las dos sociedades navieras Cunard-White Star, Ltd., que al unirse han percibido un anticipo de 3.000.000 de libras esterlinas como auxilio para la construcción de dicho buque; éste ha sido construido por la empresa Jhon Brown & C.^a Ltd.

La nueva sociedad naviera ha adquirido los siguientes elementos de activo, libres de toda carga e hipoteca pertenecientes a la Cunard y a la Oceanic Steam Navigation C.^a:

1.º El fondo comercial de las líneas del Atlántico Norte de las dos Compañías.

2.º Las flotas de las dos Compañías afectas a las líneas del Atlántico Norte, comprendiendo los buques siguientes, de la Cunard: «Berengaria», «Aquitania», «Mauritania», «Franconia», «Carinthia», «Samaría», «Scythia», «Laconia», «Lancastria», «Alaunia», «Ausonia», «Andania», «Antonia», «Aurania» y «Ascania», totalizando 328.073 toneladas br.; de la White Star: «Majestic», «Olimpic», «Homeric», «Georgic», «Britanic», «Adriatic», «Albertic», «Laurentic», «Doric» y «Galgaric», totalizando 287.244 toneladas br.; que unidas a las anteriores suman 615.317 toneladas bruto. El Consejo de Administración de la nueva Sociedad, se compone de diez miembros, seis de ellos nombrados por la Cunard y cuatro por la White Star, proporcionalmente a su parte de capital fijada en 62 y 38 por 100, respectivamente.

Se recordará que después de puesta la quilla de este buque, su construcción sufrió una interrupción de 18 meses, siendo reanudada sin duda, ante la existencia del «Normandie» francés, pues de otro modo Inglaterra no se habría aventurado a construir un buque cuya explotación siempre se hará con pérdida.

Sus dimensiones son las siguientes: eslora total 1.018 pies; manga, 118 pies; puntal desde la quilla a lo más alto de la superestructura, 135 pies; puntal de quilla a perilla, 234 pies. Recordemos que la eslora del «Normandie» son 1.027 pies y la manga, aproximadamente igual a la del «Queen Mary».

La roda de este buque está inclinada hacia fuera y su popa es de crucero. Las tres chimeneas de altura e inclinación convenientes, han sido diseñadas para asegurar que los gases salgan fuera del área de los pa-

seos de las cubiertas superiores. En total tiene 12 cubiertas denominadas: cubierta superior o solarium, cubierta de paseo y cubiertas A a J. La principal subdivisión del buque la efectúan 18 mamparos transversales estancos, mientras que el doble fondo contiene setenta compartimentos estancos. Para asegurarse que no ocurran esfuerzos longitudinales de excesiva magnitud en las partes superiores de la superestructura, se ha dividido ésta en secciones convenientes por medio de tres juntas de expansión que se extienden a partir de la cubierta de paseo hacia arriba.

La elección de la maquinaria propulsora requirió la más cuidadosa consideración y, con



Sir Percy Bates.

Presidente de la Cunard White Star, Ltd.

el objeto de obtener el mejor asesoramiento posible, se nombró un comité para estudiar esta cuestión bajo todos sus aspectos. El número de caballos requeridos era de tal magnitud y la potencia que debía transmitirse a cada eje, siendo la máxima intentada hasta la fecha que dió origen a problemas todavía no resueltos por la ingeniería naval. De acuerdo con lo tradicional en Inglaterra se dió preferencia a la seguridad sobre la economía. Otro factor de igual importancia, fué el de la eliminación de las vibraciones. El Comité recomendó la adopción de calderas acuotubulares de alta presión, con vapor recalentado y turbinas con engranaje de simple reducción.

La instalación de vapor comprende 24 calderas en cada presión de trabajo es de 400 libras por pulgada cuadrada y la temperatura del vapor de 700° F.

La maquinaria propulsora consiste en cuatro turbinas Parsons de cuádruple expansión instaladas en dos salas de máquinas independientes, en la de proa van instaladas las dos turbinas que mueven las dos hélices interiores y en la de popa las que mueven las dos hélices exteriores. Las 24 calderas están instaladas en cuatro departamentos. 16 ventiladores eléctricos suministran el aire necesario para la combustión, que, desde luego, es combustible líquido, transportado en tanques laterales a los lados de los departamentos de calderas con una capacidad de 6.300 toneladas. El relleno de combustible puede hacerse en ocho horas, existiendo a bordo seis estaciones para efectuarlo sin necesidad de interrumpir en modo alguno las operaciones de embarque de pasajeros y aprovisionamiento de víveres.

Las cuatro unidades principales propulso-

ras funcionarán independientemente, consistiendo cada una de ellas en una turbina de alta presión, primera presión intermedia, segunda presión intermedia y baja presión, y un condensador, colocadas alrededor de la rueda principal del engranaje, teniendo cada turbina su piñón. Cada uno de los cuatro ejes propulsores va provisto de una sola hélice de cuatro palas, de peso superior cada una a las 35 tons.

La maquinaria auxiliar más importante es la generadora de energía eléctrica para el alumbrado y para las numerosas máquinas eléctricas que llevan los buques, que en el caso presente comprende toda la maquinaria de cubierta y todas las máquinas auxiliares de la máquina principal y de las calderas. Existen dos estaciones generadoras independientes, siendo la capacidad total de la instalación de 9.100 kw. y es interesante comparar esta cifra con la correspondiente al «Conte de Saboia» que es de 5.300 kw. aún cuando este buque necesita una gran potencia para sus estabilizadores giroscópicos. En la instalación de proa que provee la corriente para los servicios de fonda y la maquinaria de cubierta, existen tres generadores con una capacidad individual de 1.300 kw. En la instalación de popa existen cuatro generadores iguales. El vapor para las turbinas que mueven los generadores del departamento de proa, lo suministran tres calderas Scothe, situadas en el departamento de calderas número 1. Estas calderas auxiliares suministran también vapor para las exigencias de calefacción y cocina. En conjunto existen en el buque 520 motores eléctricos de una potencia global de 15.500 caballos. Tendrá unas 30.000 lámparas y la longitud total de cables eléctricos será de 500 kms.

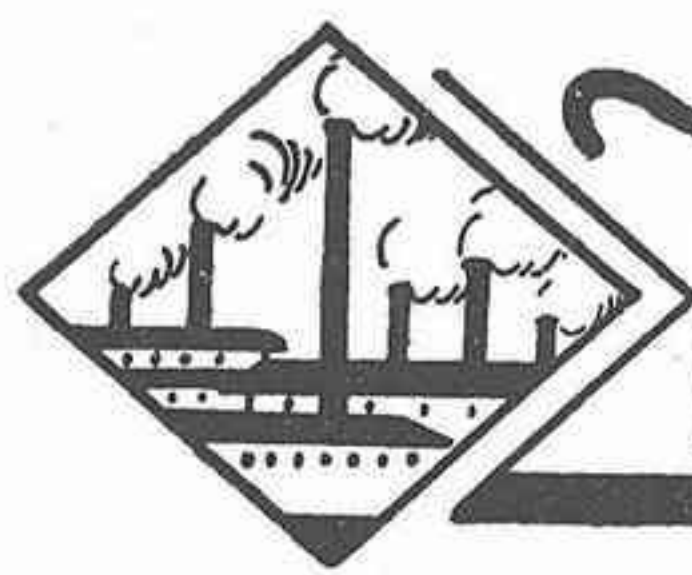
JUAN NAVARRO DAGNINO

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



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

Los síntomas favorables que acusaban los mercados de fletes a fines de abril no llegaron a cristalizar, y al presente se encuentran estacionados y carentes de animación, como ocurre con el de retornos. Los fletes de granos están limitados a las necesidades inmediatas, y aunque hay exceso de tonelaje sobre los requerimientos, se retraen los armadores para ofrecer sus barcos y admitir tipos más bajos que los cotizados anteriormente.

En el sector del Río de la Plata ha sido cerrado un buque de 6.000 tons. para cargar antes del 10 de julio desde San Lorenzo a R. U., a tipo corriente en el mercado, otro de 7.500 tons., embarque 10 de junio, fué fijado a 15/9, desde Rosario a Liverpool.

Hay bastante demanda para embarque de granos en Canadá, y un vapor ha sido fletado ultimamente desde aquellos puertos a los de R. U. Continente a flete mínimo.

Condiciones excesivamente tranquilas caracterizan el mercado de Norteamérica, aunque algún tonelaje más, sin duda alguna, podría ser concertado para time-chartr a precio remunerador. Hay algunas peticiones de buques para cargar azúcar de Cuba a R. U.-Continente, y el tipo de 18/6 se indica para los cargamentos a efectuar dentro del próximo mes para nitratos de Chile.

Las condiciones en que se desenvuelve el mercado del Mediterráneo no indican posible cambio. Para julio ha sido cerrado buque de tamaño mediano, con carbón, desde Mariupol a los Estados Unidos.

El mercado australiano de granos está sujeto a las ventas de cargamentos. El tipo cotizado para legumbres soja desde Dairen al Continente no atrae la atención de los armadores. Tampoco tienen actividad los embarques de arroz, aunque parece ser que hay algunas órdenes desde la India.

CARBONES

Como a fines del pasado mes, las condiciones en que actualmente se desenvuelve el mercado de Cardiff, son irregulares y de insuficiente demanda, lo cual hace suponer que no haya mejoría alguna durante cierto período de tiempo. Cribados tienen difícil colocación y circulan ofertas de los mismos a precios mínimos. Las galletas, granzas y menudos, con excepción de algunas cifras de los primeros, son suministrados con cierta dificultad debido a las restricciones en la producción. Sólo los todos-uno se mantienen bastante firmes.

Hay una favorable demanda para las antracitas del mercado de Swansea dirigida especialmente a los menudos, pues otros tamaños no tienen de momento mucha aceptación. Así los «cobble» se ofrecen con alguna insistencia y a precios en baja, cotización semejante que también tienen los cribados, cuya demanda ha declinado bastante en las dos últimas semanas.

En el sector de Newcastle, contiúan rigiendo las mismas condiciones de firmeza recogidas en anteriores impresiones. Circulan en este mercado abundantes pedidos para casi todas las calidades, pero muy principalmente para las variedades superiores de Tyne y Durham, que todas ellas se colocan con gran facilidad. Los ferrocarriles de Lituania hacen pedidos para 45.000 tons., pero otro pedido de 70 mil tons. para los de Latvia ha sido hecho a los mineros alemanes.

El mercado de Glasgow no ofrece cambio digno de mención. Los cribados han mejorado en su demanda y los suministros para las demás calidades no escasean. Los cribados de vapor de Lothian tienen ahora requerimientos moderados, mientras que Fifes de primera calidad se mantienen bastante firmes. Lanarkshire, sin embargo, decaen en demanda, y otro tanto ocurre con algunas otras calidades de vapor.

FRANCIA

El satisfactorio acuerdo celebrado por sugerencias del Ministro de Obras Públicas, entre empresas y mineros, en los distritos de Nord y Pas-de-Calais, que son como se sabe los más importantes de Francia, ha producido general satisfacción. Era de sumo interés para todos evitar ahora una huelga general, cuando la industria nacional apunta débiles síntomas de recuperación y cuando la situación internacional es tan confusa y oscura. El nuevo convenio impone nuevos problemas a la industria y será precisa una mayor producción para equilibrar los nuevos compromisos. Alguna ventaja se recogerá sin duda de la reducción de 10 por 100 en las importaciones, según acaba de ser decretado oficialmente. Los suministros ingleses se reducen en más de 40 mil toneladas mensuales. La reducción comienza prácticamente en 1.º de junio. La producción francesa en el último trimestre ha sido ligeramente mayor que en el del año anterior, de 11.800.000 tons. a 12.133.000 toneladas.

BÉLGICA

Esa reducción que se anuncia en las importaciones francesas de carbón no ha producido buen efecto en Bélgica. Francia consume mensualmente 300.000 toneladas de carbón belga. Los exportadores han elevado sus quejas al Gobierno para que éste, realice gestiones que moderen en sus efectos la medida de reducción. Los delegados belgas celebraron una reunión con las empresas de coquización alemanas, en Colonia, para llegar a un acuerdo de sindicato internacional; hasta ahora no ha habido acuerdos, aunque parece probable una inteligencia, en los precios a la exportación.

ALEMANIA

De las cifras de la última memoria del Sindicato Westfaliano, se advierte un aumento en la producción de las cuencas de Rhur, Aquisgran y Sarre combinados, para el año financiero que terminó en marzo de 1936. Fueron 117.800.000 tons., por 98.000.000 el ejercicio anterior. La producción de coques no baja en sus cifras, pero suben, en cambio, la de los «stocks» correspondientes.

INGLATERRA

PRECIOS DE CARBONES PARA EXPORTACIÓN
SWANSEA

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

NEWCASTLE

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

GRANOS

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

MENUDOS

De vapor, superiores.....	13/6 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

UNA RELACION CON NOMBRES VULGARES Y CIENTIFICOS

Las especies de peces más comunes en España

Publicamos a continuación una relación de las especies de peces más comunes en España con sus nombres vulgares y científicos y sus traducciones en francés e inglés hechas por nuestro distinguido colaborador D. Juan Navarro Dagnino.

ESPAÑOL	LATÍN	FRANCÉS	INGLÉS
Sardina	Clupea pilchardus	Sardine	Pilchard, Sardine.
Alacha	Sardinella aurita	Alose vrai	Whitebait, Allishad.
Espadín	Clupea sprattus	Sprat	Sprat.
Boquerón, anchoa, bocarte	Engraulis encrasicolus	Anchois	Anchovy.
Aguja	Belone belone	L'orphie	Garfish.
Anguila	Anguille anguille	Anguille	Eel.
Congrio	Conger conger	Congre	Conger.
Lisa, mujol, corcón	Mugil auratus	Mulet	Mugil, grey mullet, mullet, golden mullet.
Caballa, verdel sarda	Scomber scomber	Maquereau	Mackarel, dotted mackarel.
Albacora, Bonito del Norte	Germo alalunga	Germon	Germon.
Bonito del Sur	Sarda sarda	Bonite	Bonito, pelamid.
Atún, melva	Thunnus thynnus	Thon	Tunny.
Pez espada o aguja	Xiphias gladius	Espedon	Swordfish, xiphias.
Jurel, chicharro	Trachurus trachurus	Chinchard, saurel	Greater weever, sting gull, catfish, sead, horse mackarel, common buck mackarel.
Japuta, palometa	Brama raii	Brine cartagnole	Brama, Ray's bream.
Besugo de Laredo	Pagellus cantabricus	Corade commune	Dentex.
Aligote, besugo chato	Pagellus erithrinus	Pagel acarne	Erythrinus, spanis bream.
Pagel, breca	» »	Rousseau	Common sea bream.
Dentón	Dentex dentex	Dorade comun	Dentex.
Boğa	Boos boops	Boğue	Mendole, cackarel, bogue, box, oxeye.
Salmonete, barbo	Mullus barbatus » surmuletus	Rouget, barbet	Surmullet, redmullet.
Lubina, róbalo	Moronclabrex	Bar	Sea perch.
Mero del Norte, cherma	Polyprion americanum	Cernier	Stone bass.
Mero del Sur	Epinephelus gigas	Serran	
Corvina	Pseudosciaena regia	Maigre	Maigre.
Corvallo	Sciaena umbrae	Ombrune	Shade fish.
Brótola	Urophycis blennioides	Petit lingre	Forsk beard.
Rubio, perlón, escacho	Trigla cuculus	Grondin morrude	Ellek, red fish, soldier, red gurnard, rotchet.
Rodaballo	Bothus rhombus » maximus	Barbue	Brill.
Gallo	Lepidorhombus bosci » megastoma	Limande	Brill, kite, lugalee, carter, mary sole, queen's sole, dal.
Lenguado	Solea solea	Sole	Sole.
Pelúa	Eucitharus linguatela		
Merluza	Merluccius merluccius	Merlu, colin	Whiting, merlangus hake.
Abadejo	Gadus pollachius	Morue	Morrhua, cod, haddock, Dorset, bib, whiting pout, blen blinds, power.
Faneca	Gadus linneus	Tocaud, pelouse	Coal fish, raunning polack.
Rape	Lophius piscatoris	Boudroire	Angler, toadfish, frog fish, fisshins frog's cevil.
Cazón	Galeus canis	Ha, milandre	Toper, whitw hound, pedog, miller dog.
Raya	Raia clavata	Raie, boclée	Skate, tinker, long no skate, flapper skate, ton skate, Thornbank rdun cow, toad fish, se eagle.
Esturión	Acipenser sturio	Esturgeon	Common sturgeon.

PRIMAS PARA LA PESCA DE ANCHOA

A ASTURIAS LE CORRESPONDERÁN 750.000 PESETAS

Días pasados estuvieron en nuestro puerto D. Rodolfo Viñas, jefe del Instituto Social de la Marina, D. Manuel Zorabe Seguro, funcionario del ministerio de Industria y Comercio y el señor Menéndez, de Comunicaciones Marítimas, quienes se encuentran de visita por todo el litoral Cantábrico con el fin de ultimar el dictamen que ha de ser elevado al Gobierno, para que se ponga en marcha el acuerdo sobre la concesión de tres millones de pesetas para los pescadores que en este litoral se dedican a la pesca del bocarte.

Como es sabido, nuestro país ha llegado a un reciente acuerdo con Italia sobre la exportación española de la conserva de anchoa, a cambio de importarnos automóviles; pero como los daños producidos con motivo de las sanciones impuestas a dicho país han sido cuantiosos para los pescadores y exportadores españoles de conservas de pescados y, por lo tanto, no quedaría por ahora resuelta la crisis, se ha dispuesto la redacción de un dictamen para que el beneficio de la prima por arroba de pesca vaya directamente a los pescadores y a los pósitos, con lo que los conserveros no se beneficiarán siguiendo un criterio sustentado por el Gobierno. Y precisamente para ul-

timar dicho dictamen, que correrá a cargo del señor Menéndez, estuvieron días pasados en Gijón los funcionarios antes citados, que celebraron varias entrevistas con el secretario de la Federación de Sociedades de Pescadores de Asturias, informándose ampliamente de la orientación para ver la forma de que estos pescadores participen de las cantidades que corresponden a Asturias por primas a la pesca de anchoa, primas que se supone ascenderán a unas 750 mil pesetas, para ser distribuidas entre los pescadores de los Pósitos y Gremios que se hallan dedicados a la referida pesca.

Esto vendrá a aliviar en parte la crítica situación de los pescadores, perjudicados tan considerablemente con las sanciones impuestas a Italia desde el comienzo de su campaña en Etiopía; pero es necesario que el beneficio de referencia llegue de modo rápido y directo a los pescadores, ya que se da el caso que la indemnización entregada a los que se dedicaron en marzo y abril a la anchoa es desconsoladora, pues en estos dos últimos meses, habrán recibido poco más de veinticinco pesetas, colocándolos en una difícil situación, que es preciso aliviar lo antes posible.

PISCIS.

VARADERO del FOMENTO

Propietario: BERNARDO ORTEA

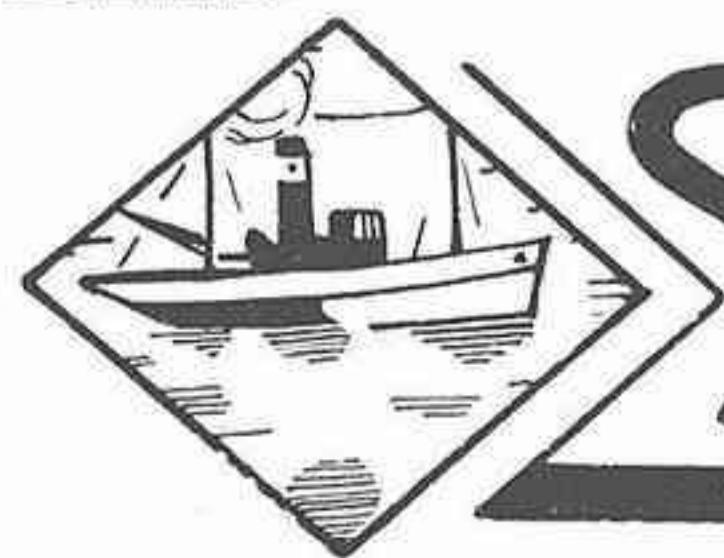
G I J Ó N

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



SECCIÓN DE PESCA



UNA QUINCENA EXCELENTE

Para la flota pesquera de Asturias que trabajó al día en las playas de este litoral, han sido excelentes la generalidad de las caladas efectuadas en la primera quincena de mayo, tanto por la cantidad de pesca capturada como por la calidad de la misma. El estado del tiempo, además, favoreció las faenas de arrastre.

Se dió sobremanera el salmonete, del cual todos los días descargarón los pesqueros gran número de cajas, y también hubo buenas «mareas» de besugo y pancho.

Dos parejas llegaron a este puerto procedentes de las costas de Irlanda y Francia, en

cuyos caladeros capturaron merluza y pescadilla en cantidad considerable. En la Estaca hay algunos pesqueros de esta matrícula que están trabajando normalmente.

La pesca menuda, sardina y bocarte, ha sido bastante escasa.

Los precios, en general, si bien no descendieron mucho, tampoco pueden considerarse buenos, pues para las especies que abundaron las cotizaciones fueron bastante bajas. Pero, en conjunto, la quincena pasada, como decimos al principio, ha sido excelente, teniendo la industria un rendimiento adecuado, o más bien superior, si tenemos en cuenta los resultados de quincenas pasadas.

Promedio de precios en las ventas de pescado en la Rula de Gijón, desde el 26 de Abril al 9 de Mayo de 1936

CLASE DE PESCA	27	28	29	30	2	4	5	6	7	8	9				
Merluza.....	3,09	3,29	2,79	No hubo venta.	3,—	3,19	3,59	3,60	3,59	3,29	2,40				
Pescadilla....	1,39	1,33	1,—		1,08	1,16	1,47	1,37	1,71	1,37	1,48				
Besugo.....	1,16	1,13	1,04		1,—	0,97	1,18	1,24	1,19	1,—	1,04				
Panchos.....	0,32	0,61	0,21		0,50	0,54	0,55	0,59	0,50	0,63	0,47				
Gallos.....	1,19	1,—	0,72		1,—	1,10	1,52	1,16	1,47	1,—	1,48				
Congrio.....	1,73	2,—	1,46		2,18	2,20	1,82	»	1,66	2,19	1,68				
Barbadas.....	0,89	1,—	0,71		»	0,80	1,—	»	»	0,79	1,—				
Salmonetes...	1,29	1,45	1,14		1,—	1,39	1,49	1,49	1,39	1,29	1,29				
Matute.....	0,37	0,50	0,26		0,50	0,50	0,41	0,50	0,40	0,50	0,38				
Pelao.....	0,47	»	0,24		0,50	0,50	0,53	0,50	0,45	0,50	0,46				
Potas.....	0,75	»	0,40		0,77	0,63	»	0,80	»	0,60	»				
Chicharro....	0,19	0,50	0,10		0,42	0,30	0,34	0,33	0,33	0,32	0,29				
Rodaballo....	»	2,24	1,58		2,20	2,51	2,—	2,88	»	2,26	»				
Calamares....	»	»	1,67		2,—	»	»	»	»	»	»				
Mero.....	»	2,52	»		2,—	»	»	»	»	»	»				
Abadejo.....	»	1,29	»	1,39	1,27	»	»	»	0,77	»					
Congria.....	»	»	»	1,09	1,11	»	»	»	1,50	»					

Agencia en Guipúzcoa

Sociedad Hullera Española

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

Movimiento habido en los turnos para la carga de carbón por

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====				
25 Abril.	8 Mayo. cargando esperando	Alfonso Senra	4.000	Valencia.
30 id.		Maruja y Aurora	6.500	Barcelona.
6 Mayo.		Ntra. Sra. del Carmen	5.500	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
21 Abril.	30 Abril. 8 Mayo. 9 id. cargando	Ulía	3.800	Vallcarca.
29 id.		Sotón	1.900	Bilbao.
30 id.		Río Miera	1.000	Id.
5 Mayo.		Begochu	1.200	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
24 Abril	6 Mayo. cargando esperando	Araitz Mendi.	2.250	Barcelona.
5 Mayo.		V. Ruiz Senén	5.750	Idem y Valencia
5 id.		M. Piquera	5.000	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
23 Abril.	30 Abril 5 Mayo. 8 id. 9 id.	M. Santiuste	440	Bilbao.
24 id.		M. Junquera	620	Id.
27 id.		Astillero	470	Zumaya.
30 id.		Hernani	400	San Sebastián.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
25 Abril.	30 Abril. 5 Mayo. 6 id. 8 id. 8 id.	Sama.	600	Bilbao.
27 id.		C. de Zubiría.	600	Coruña.
30 id.		Mina Coto.	360	Bilbao.
30 id.		Llodio	560	Valencia.
30 id.		Mina Carrio	3.800	Santander.

- GIJON

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

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
24 Abril.	30 Abril.	Mont Seny	880	Pasajes.
25 id.	8 Mayo.	Araitz Mendi	2.650	Barcelona.
25 id.	30 Abril.	Sama	340	Bilbao.
25 id.	8 id.	Mariano Benlliure	154	San Sebastián.
25 id.	6 id.	A. Senra	800	Valencia.
25 id.	30 Abril.	Amador	240	Coruña.
27 id.	5 Mayo.	Mari Elena	550	Bilbao.
27 id.	8 id.	Carmen	230	Zumaya.
27 id.	8 id.	Don Quijote	214	Coruña.
27 id.	6 id.	Melchuca	120	Santander.
27 id.	6 id.	Mari Elvira	580	Bilbao.
29 id.	7 id.	Rola	1.800	Huelva.
30 id.	esperando	Maruja y Aurora	500	Barcelona.
30 id.	7 Mayo.	Llodio	340	Bilbao.
7 Mayo.	8 id.	Mari Begoña	420	Id.
5 id.	9 id.	Capricho	134	Ferrol.
5 id.	esperando	Mina Sorriego	160	Santander.
7 id.	cargando	San Andrés	90	Marín.
8 id.	»	Magdalena	125	Plencia.
8 id.	»	Mont Seny	260	Bilbao.
9 id.	esperando	Ruda	480	Coruña.
===== GIJON - DARSENA. — F. C. DE LANGREO =====				
20 Abril	25 Abril.	Brens	160	Vigo.
20 id.	30 id.	Edurne	200	Deva.
20 id.	30 id.	Lekeitiara	220	San Sebastián.
20 id.	30 id.	Zubieta	170	Zumaya.
25 id.	5 Mayo.	Monte Faro	180	Bilbao.
25 id.	cargando	Mariavi	360	Zumaya.
30 id.	9 Mayo.	Airoso	120	Coruña.
2 Mayo.	cargando	Rosita	140	Santander.
4 id.	esperando	Josefa	300	Vigo.
7 id.	»	Amelia	150	Id.

A V I L E S

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

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
		3.^a decena de Abril.		
18 Abril.	21 Abril.	Recalde	6	Navia.
13 id.	21 id.	Asturias	2	Luarca.
19 id.	22 id.	Inogedo	20	Requejada.
12 id.	23 id.	Veiguela	280	Marín.
24 id.	24 id.	Aller	15	Cedeira.
24 id.	24 id.	Arnao	9	Bilbao.
19 id.	25 id.	Erandio	4.400	Palma de Mallorca.
11 id.	25 id.	San Jorge	252	Coruña.
24 id.	25 id.	José Tartiere	866	Tarragona.
24 id.	25 id.	Juanito	6	Coruña.
24 id.	27 id.	Marzo	1.913	Ceuta.
27 id.	27 id.	Caruso	1.336	Bilbao.
24 id.	27 id.	Amada	129	Santander.
25 id.	27 id.	El Gaitero	70	Bilbao.
24 id.	28 id.	Galicia	320	San Sebastián.
26 id.	28 id.	Mari Carmen	377	Vigo.
21 id.	28 id.	Petra	122	Dena.
26 id.	28 id.	Recalde	4	Navia.
24 id.	29 id.	Ramón	3.412	Tarragona-Barcel.
28 id.	29 id.	Uad Martín	80	Sin destino.
12 id.	30 id.	Fito	2.472	Bilbao-Tarragona.
26 id.	30 id.	Luis Adaro	3.219	Sevilla.
30 id.	30 id.	Casuso	1.312	Vigo.
25 id.	30 id.	Inogedo	460	San Sebastián.
24 id.	30 id.	Sancho Panza	206	Betanzos.
28 id.	30 id.	Cabo Blanco	355	Ferrol.
30 id.	30 id.	Chakartegui	20	Camposancos.
		TOTAL...	21.663	
		1.^a decena de Mayo.		
1 Mayo.	5 Mayo.	Arnao	6	Requejada.
24 Abril.	6 id.	San Eduardo	300	Marín.
30 id.	6 id.	Lolina	420	Pasajes.
4 Mayo.	6 id.	Ineschu	191	San Sebastián.
30 Abril.	8 id.	Antonio Satrústegui	4.748	Barcelona.
30 id.	8 id.	Contra maestre C.	4.300	Ferrol.
30 id.	8 id.	Margarita	314	San Sebastián.
8 Mayo.	8 id.	Arnao	138	Requejada.
4 id.	8 id.	María Isabel	100	Pontevedra.
1 id.	9 id.	F. L. de Ibarra	4.620	Barcelona.
7 id.	9 id.	Recalde	56	Navia.
9 id.	9 id.	Nemrod	80	Coruña.
		TOTAL...	15.273	

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

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

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Abril.				
10 Abril.	23 Abril.	Genoveva Fierro	2.326	Valencia.
8 id.	23 id.	Inocencio Figaredo	4.196	Barcelona.
19 id.	23 id.	F. R. San Pedro	3.162	Bilbao.
21 id.	23 id.	Margarita	300	Vigo.
22 id.	24 id.	José Tartiere	2.641	Tarragona.
23 id.	24 id.	El Caudal	1.061	Bilbao.
24 id.	25 id.	José María	515	Pasajes.
24 id.	25 id.	Lolina	421	Vigo.
24 id.	25 id.	Aurora	1.012	Bilbao.
24 id.	26 id.	M. de Urquijo	2.622	Id.
24 id.	26 id.	San Eduardo	298	Pasajes.
24 id.	27 id.	Jone Miren	195	San Sebastián.
28 id.	28 id.	Juanes	200	Bilbao.
25 id.	28 id.	Jaime Girona	1.966	Id.
27 id.	28 id.	Covadonga	5	Gijón.
29 id.	29 id.	Paco García	211	Bilbao.
30 id.	30 id.	Ruda	476	Corcubión.
29 id.	30 id.	El Caudal	1.027	Pasajes.
26 id.	30 id.	Briquetas Zorroza	1.731	Bilbao.
29 id.	30 id.	F. R. San Pedro	1.729	Id.
29 id.	30 id.	Aurora	836	Id.
TOTAL...			26.930	
1.^a decena de Mayo.				
1 Mayo.	6 Mayo.	Lola	241	Bilbao.
30 Abril	6 id.	Cervantes	208	Id.
30 id.	6 id.	M. de Urquijo	2.877	Id.
29 id.	6 id.	José María	515	Pasajes.
2 Mayo.	6 id.	Mari Carmen	374	Vigo.
1 id.	7 id.	Candina	3.208	Cartagena.
1 id.	7 id.	Jaime Girona	2.646	Bilbao.
7 id.	8 id.	Ana	299	Pasajes.
2 id.	9 id.	Santiago López	3.208	Cartagena.
7 id.	9 id.	F. R. San Pedro	2.578	Bilbao.
7 id.	9 id.	Aurora	1.008	Id.
8 id.	10 id.	El Caudal	1.028	Pasajes.
TOTAL...			18.190	

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 Abril y 1.^a de Mayo de 1936

		3. ^a DECENA	1. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.....	Turno 1. ^o	6.711,90	6.160,23
	Id. 2. ^o	5.971,76	2.767,31
	Id. 3. ^o	2.115,55	3.871,28
	Id. 4. ^o	1.940,06	1.195,32
	Grúas chicas.....	373,97	536,06
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.....	Cargaderos	19.343,28	13.379,95
	Grúas chicas.....	767,41	858,10
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C.	Cargaderos	1.670,57	1.228,92
	Muelles.....	369,00	239,00
Totales en las dos decenas.....		39.263,50	30.236,17
AVILÉS.....		21.663,00	15.273,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA.....		26.930,00	18.190,00

CEMENTOS FRADERA, S.A.

PORTLAND ARTIFICIAL LANDFORT



LANDFORT
VALLCARCA

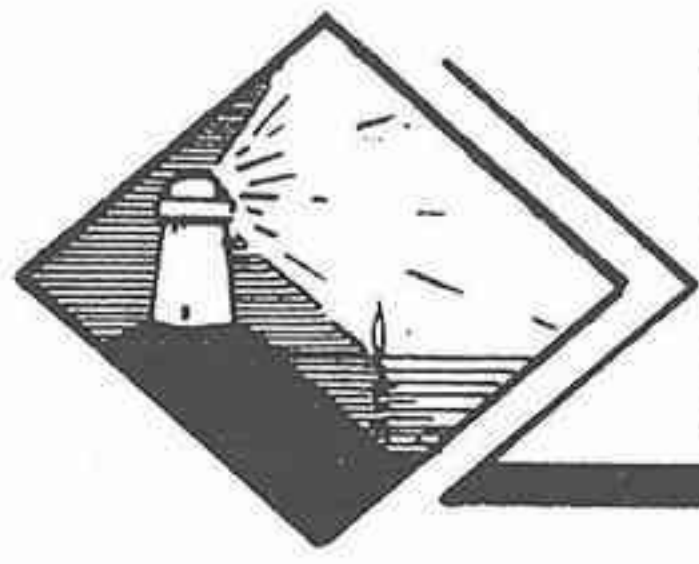
DESPACHO:

RONDA DE LA UNIVERSIDAD, 31

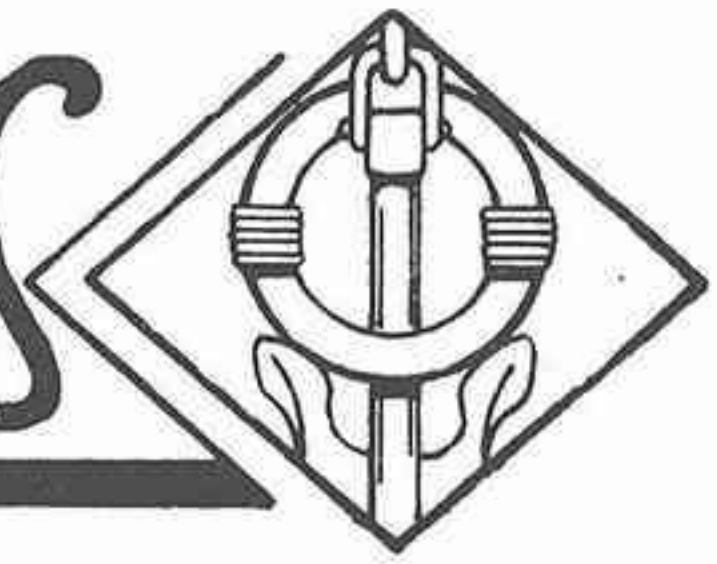
BARCELONA

Teléfono n.º 13067

DIRECCIÓN TELEGRAFICA: "LANDFORT"



INFORMACIONES VARIAS



LOS VALORES NAVIEROS

Durante la última quincena, el movimiento en Bolsa de los valores navieros no sufrió apenas variación en relación con las anteriores, pues los acontecimientos de la huelga marítima y sus consecuencias en el sentido de producir una agravación en los costos de la explotación no han influido para nada en el negocio.

Las acciones de la Marítima Unión, que empezaron a cotizarse a 200, se ofrecen al final a 195, predominando la oferta para la navieras pequeñas.

LAS ADUANAS DE ASTURIAS

La recaudación obtenida en las Aduanas de Asturias durante el mes de abril fué la siguiente:

En Gijón, 1.214 344,74 pesetas; en Avilés, 108.115,29, y en las demás Aduanas subalternas, 38.628,82.

En la primera se recaudaron 224.868,43 pesetas más que en igual mes de 1935, en Avilés, 59.978,89 menos y en las demás subalternas, 5.380,04 también menos.

Sin embargo, en general, se obtuvieron, en abril de este año 159.509,50 pesetas más que en el mismo mes de 1935.

NUEVOS MINISTROS

Con motivo de la crisis a que dió lugar la elección de Presidente de la República a favor de don Manuel Azaña, presentaron su dimisión el ministro de Industria don Plácido Alvarez-Buylla y don Manuel Blasco Garzón; pero al formarse el nuevo Ministerio que preside don Santiago Casares Quiroga, se confirmó en el mismo cargo el primero de dichos ministros y se encargó de la cartera de Comunicaciones don Bernardo Giner de los Ríos.

Son conocidas las altas dotes que adornan al Sr. Alvarez-Buylla y sus buenas disposiciones en favor de la industria asturiana, en las que se espera persista, y en cuanto al Sr. Giner de los Ríos, enterado como está de los asuntos de su departamento, ya que era subsecretario del mismo, confiamos ha de desarrollar en beneficio de los intereses generales las iniciativas a que le da derecho su indiscutible talento.

RECOPIACIÓN LEGISLATIVA

La Federación de Sindicatos Carboneros de España nos ha enviado un ejemplar del volumen 10 titulado «Carbones Nacionales. Recopilación legislativa», en la que se insertan las dictadas por la Presidencia del Consejo de ministros y Ministerios de Estado, Agricultura, Industria y Comercio, Hacienda, Trabajo, Justicia y Sanidad, Obras Públicas y Marina sobre la industria hullera y el mercado de carbones en el año 1935.

El interés de esta obra no puede ser mayor y por eso es grande nuestro agradecimiento por el envío del expresado ejemplar.

NUEVO DESTINO

Por reciente disposición del Ministerio de Obras Públicas, y a petición propia, ha sido destinado a la Dirección General de Puertos el Ingeniero-jefe de la Junta de Obras del Puerto de Gijón, D. José de la Peña Gavián, distinguido amigo nuestro.

Felicitémosle por el ascenso que el nuevo destino supone en su carrera, a la vez que lamentamos su marcha.

PREMIO A UN TRABAJO

«La Gaceta» del 1.º de mayo ha publicado una Orden del Ministerio de Comunicaciones y Marina mercante dando las gracias al

ingeniero naval, inspector de buques del puerto de Gijón y estimado amigo nuestro, don Juan de Lafuente y Casares, por el trabajo que acaba de presentar acerca de la posible sustitución de la flota carbonera.

Por distinción tan señalada felicitamos al Sr. Lafuente, estimando de justicia la resolución del Ministerio.

LOS AYUDANTES, VIGILANTES Y EMPLEADOS DE MINAS Y METALÚRGICOS :-:

El día 3 del actual se celebró en Oviedo el primer Congreso de los ayudantes, vigilantes y empleados de minas y metalúrgicos, asistiendo unos cuarenta delegados y adoptándose, entre otros, los siguientes acuerdos:

Establecimiento de un régimen permanente de jubilaciones para los federados de la industria minero-metalúrgica, debiendo presentarse en el plazo de dos meses un estudio con la base inicial de aportación de los asociados, recabando a la vez la intervención del Estado para que dicte disposiciones que den carácter oficial al sistema y determinen el apoyo de las Empresas industriales y del propio Estado.

Pedir la derogación del artículo 60 de la Ley de Jurados Mixtos, que se refiere al derecho de opción de las Empresas en el caso de despido injusto.

Crear un órgano periodístico de la Federación y extender la revista «Minería» a las Asociaciones federadas.

Por último, se nombró nuevo Comité Federal, que se compondrá de esta forma:

Presidente, don José María Fernández Solsona; vice, don Sixto Rozado; secretario, don José García; tesorero, don Manuel Álvarez Díaz; contador, don Pedro Fanjul; vice don Marcelino García; vocales, don Pancracio García López, don Arturo Castaño, don José Vila y don Amador Álvarez.

PÉRDIDAS DE TONELAJE

La lista de accidentes marítimos publicada mensualmente por «Bureau Veritas» muestra que durante el mes de febrero fueron eliminados del registro los nombres de 85 vapores, 6 motonaves y 3 buques de vela. Las causas de haber sido bajas son las siguientes:

Vapores: varados 9, por colisión o choque 1, hundidos 3, desaparecidos 1, desguazados 69 y convertidos 2.

Navíos de motor y veleros equipados con motores auxiliares: varados 2, abandonados 1 y desguazados 3.

Veleros: desguazados 3.

Dichos buques pertenecían a las banderas siguientes:

Vapores: 17 americanos, 1 brasileño, 24 británicos, 1 chino, 2 daneses, 1 holandés, 1 egipcio, 5 finlandeses, 9 franceses, 7 alemanes, 3 griegos, 4 italianos, 3 japoneses, 3 noruegos, 1 portugués, 2 españoles y 1 sueco.

Buques de motor y veleros equipados con motores auxiliares: 1 americano, 3 británicos, 1 griego y 1 peruano.

Veleros: 1 americano, 1 británico y 1 francés.

Baquera, Kusche & Martín, S. A.

(Casa fundada en 1847)

Consignatarios de Buques - Agentes de Aduanas y Transitarios

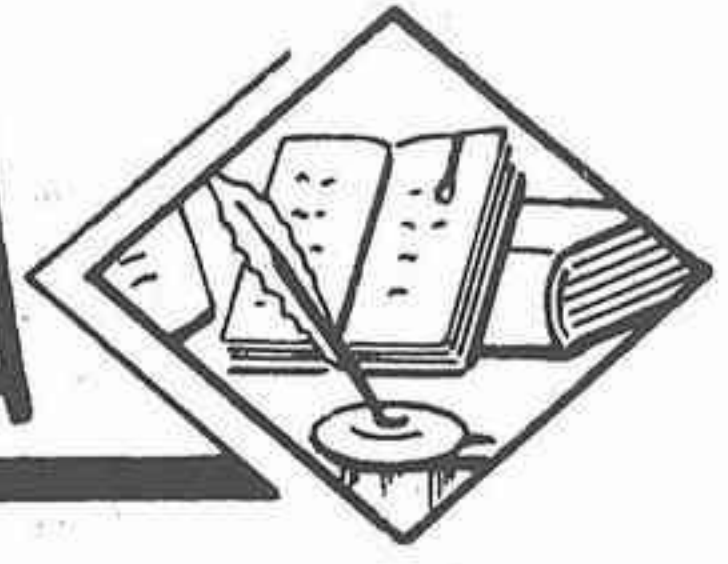
Casa central en Málaga - Sucursales en:

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

Dirección { telegráfica } BAKUMAR
 { telefónica }



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



ORDEN RESOLVIENDO CONSULTA REFERENTE AL SEGURO DE ACCIDENTES DEL TRABAJO DE LOS TRIPULANTES DE EMBARCACIONES PESQUERAS CONTRATADAS CON REMUNERACIÓN A LA PARTE :-:

Ilmo. Sr. Como resultado de expediente instruido con motivo de la consulta elevada por el Delegado marítimo de Alicante ante la Inspección general de Navegación (actualmente Dirección general de Marina mercante), y trasladada a este Ministerio para la aclaración oportuna, referente al seguro de accidentes del trabajo de los tripulantes de embarcaciones pesqueras contratados con remuneración a la parte,

Este Ministerio, de conformidad con los informes emitidos por los diversos organismos que han intervenido en la tramitación del expediente, ha tenido a bien disponer, como aclaración a la consulta planteada, que el Decreto de 26 de Julio de 1935, al derogar la disposición transitoria 4.^a del Reglamento de 31 de Enero de 1933, ha derogado asimismo los artículos 292 al 311 del Código de Trabajo y demás disposiciones complementarias, que únicamente son aplicables, según el decreto de 5 de Abril de 1929, a los tripulantes de embarcacio-

nes pesqueras contratados con remuneración a la parte, sin que por razón de analogía o similitud puedan aplicarse tales disposiciones al personal empleado en cualquiera otra clase de embarcaciones, para el que rigen en toda su integridad los beneficios del Reglamento de 31 de Enero de 1933.

Madrid, 2 de Mayo de 1936.

ACEPTANDO A D. PASCUAL DIEZ DE RIVERA LA DIMISIÓN DE PRESIDENTE DEL MONTEPÍO MARÍTIMO NACIONAL Y NOMBRANDO PARA EL MISMO A D. JULIÁN AMICH BERT

Ilmo Sr. Este Ministerio ha tenido a bien disponer que se acepte la dimisión de don Pascual Díez de Rivera del cargo de Presidente del Montepío Marítimo Nacional.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos.

* * *

Ilmo. Sr. En uso de las facultades que le están conteridas,

Este Ministerio ha tenido a bien nombrar a D. Julián Amich Bert, Presidente del Montepío Marítimo Nacional.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 9 de Mayo de 1936.



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

DECRETO RELATIVO AL PERSONAL DE
SERVICIO QUE DEBERÁ EMBARCAR EN
BUQUES EXTRANJEROS AUTORIZADOS
PARA EL TRÁFICO MIGRATORIO ::: :::

Las mejoras introducidas en las condiciones en que se realiza el transporte de emigrantes dieron lugar al Decreto de 8 de Julio de 1931, que aumentó el personal de servicio español que ha de atenderles a bordo de buques extranjeros

La práctica ha venido a demostrar que los preceptos del citado Decreto son insuficientes para atender a la higiene de los alojamientos, servicios de comedor y otros, encomendados a dicho personal, que embarca en relación de uno por cada veinticinco emigrantes.

Por tanto, de acuerdo con el Consejo de Ministros y a propuesta del de Trabajo, Sanidad y Previsión.

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Los buques extranjeros autorizados para el tráfico migratorio, cuando transporten menos de 200 emigrantes españoles, varones o hembras, deberán embarcar un camarero español por cada quince o fracción.

Independientemente deberá embarcar una ca-

marera, si el número de mujeres y niños menores de ocho años no fuese superior a cincuenta; dos camareras, cuando no exceda de 100; tres, cuando sobrepase el número de 100, y cuatro, cuando sea superior a 200.

Embarcarán también un ayudante de cocina cuando transporte hasta 100 emigrantes; dos, cuando el número esté comprendido entre 101 y 500, y tres, cuando exceda de 500.

Artículo 2.º Para el embarque del personal sanitario y de servicio, las Inspecciones de los puertos habilitados aplicarán las normas que vienen rigiendo en el puerto de Vigo, establecida de acuerdo con las Sociedades obreras del citado personal, radicadas en aquel puerto.

Artículo 3.º Los haberes que actualmente percibe dicho personal serán aumentados en una peseta diaria, que se destinará a la organización del Seguro de Vejez, conforme a lo dispuesto por la ley del Retiro obrero vigente.

La Subdirección general de Emigración, de acuerdo con el Instituto Nacional de Previsión, estudiarán la forma de realizar este servicio.

Madrid, 9 de Mayo de 1936.

EL 21-83 ES EL NUMERO DE NUESTRO TELÉFONO

TRITON

PINTURA PATENTE PARA BARCOS

OLESA

MADRID

Norusto

PINTURA-ESMALTE ANTICORROSIVA



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.

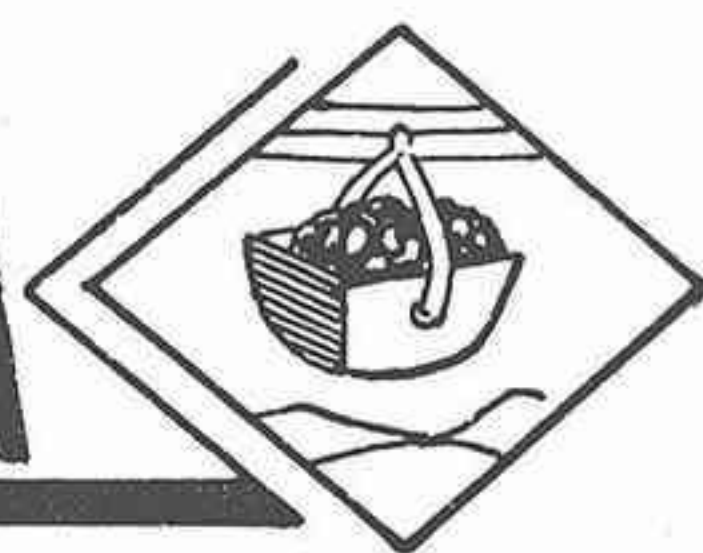
Instalaciones de flotación.

Elcano, núm. 2 Teléfono 19.518

BILBAO



LEGISLACIÓN MINERA



APROBANDO LA PROPUESTA
QUE SE INDICA DEL SINDICATO
CARBONERO ASTURIANO :-:

Visto el oficio del Sindicato Carbonero Asturiano comunicando el acuerdo de su Junta general sobre pérdida de cupo de algunos afiliados, concesión de nuevos y traspaso entre dos de ellos:

Resultando que con fecha 20 de marzo del corriente año el Sindicato Carbonero Asturiano dirige un oficio a la Presidencia del Comité Ejecutivo de Combustibles dando cuenta que la Junta general de este Sindicato había acordado la concesión de cupos que a continuación se detallan, y con efecto desde 1.º de enero del corriente año, a los solicitantes siguientes:

Doña Clara Fernández Pello (viuda de M. Trelles), 0,070 por 100; Hermanos Fernández (mina Esperanza) 0,015 por 100; a don Jenaro González (mina Peregrina) 0,015 por 100 y a don Julián Montes (mina Luisa) 0,012 por 100; porcentajes comunes a todos los años de 1936 a 1939 inclusive.

Que también acordó proceder a una reducción de 0,025 por 100 en cada uno de los años en el cupo de los señores Ortiz Sobrinos, constituyendo aquella parte del asignado a la viuda de M. Trelles. Que dicho desglose se hizo de común acuerdo entre ambos productores. Y por último ha procedido a dar de baja en dicho Sindicato, previo anuncio no contradictorio por los interesa-

dos, a los productores don Ángel G. Posada, don Aurelio Alvarez, don Faustino Magdalena, don José Ramón Rodríguez y mina La Vallina, todos los cuales han perdido el porcentaje de ventas que se les había asignado. Habiendo solicitado el primero y el último la baja:

Visto el artículo 36 del Decreto ordenador de la producción y venta de combustibles nacionales de 18 de febrero de 1935,

Esta Subsecretaría, de acuerdo con el Comité Ejecutivo de Combustibles, ha resuelto aprobar la propuesta del Sindicato Carbonero Asturiano, concediendo a doña Clara Fernández Pello, viuda de M. Trelles; a Hermanos Fernández (mina Otra Esperanza), a don Jenaro González (mina Peregrina) y a don Julián Montes (mina Luisa) cupos de venta, reducir un 0,025 por ciento en cada uno

de los años de 1936 a 1939 el cupo de los Sres. Ortiz Sobrinos y dando de baja en dicho Sindicato a los productores don Ángel G. Posada, don Aurelio Alvarez, don Faustino Magdalena, don José Ramón Rodríguez y a mina La Vallina por haber perdido el porcentaje de ventas que se les había asignado, concediéndoles un plazo de 30 días, a partir de la publicación de esta Orden en la «Gaceta de Madrid», para que puedan recurrir en alzada ante el Excelentísimo Señor Ministro de Industria y Comercio todos los productores que se consideren perjudicados por los acuerdos del Sindicato Carbonero Asturiano.

Madrid, cuatro de mayo de mil novecientos treinta y seis.



PINTURAS SUBMARINAS

Muñuzuri, Lefranc, Ripolin. S.A.

APARTADO 49 BILBAO

INFORMACIÓN PARA MINAS

DEMARCACIONES

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 el papel de pagos al Estado, que corresponda por derechos de superficie y expedición de los títulos de propiedad.

23.858, «Amparo», de hulla, de 189 hectáreas, en Parres y Piloña, de D. Antonio Mora Pascual, de Madrid.

23.860, «Andrés», de hierro, de 300 hectáreas, en Tineo, de D. Andrés Soriano, de Madrid.

23.870, «Enrique», de hierro, de 44 hectáreas, en Tineo, del anterior.—(B. O. de 28 de abril de 1936).

TÍTULOS DE PROPIEDAD

Cumplidos los trámites y términos en los expedientes de las siguientes minas, se acuerda expedir los correspondientes títulos de propiedad:

23.762, «Mauricio», de hulla, de 59 hectáreas, en Siero, de D. Constantino García Quirós, de Barreda (Santander).

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

23.828, «Tony», de hierro, de 30 hectáreas, en Proaza, de D. Juan de Mendiolañoitia, de Oviedo.

23.831, «Dos Amigos», de hulla, de 48 hectáreas, en Degaña, de D. José Monteserín Fernández, de Caboalles de Abajo.

23.835, «Piedras Preciosas», de hulla, de 20 hectáreas, en Cangas del Narcea, de D. Víctor M. Sierra Barzanallana, de Oviedo.

23.850, «La Esperanza 2.^a», de hulla, de 6 hectáreas, en Cangas del Narcea, de D. Ramón Velasco Herrero, de Gijón.

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

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

23.855, «Modesta», de hulla, de 28 hectáreas, en Piloña, de D. Severino Fernández García, de Arenas de Beloncio.

23.861, «Ángelita», de hulla, de 20 hectáreas, en Llanera, de D. Francisco Fernández García, de Oviedo.—(B. O. de 28 de abril de 1936).

SOLICITUD DE REGISTRO

D. Ángel Sánchez Santos, vecino de Oviedo, ha presentado solicitud de registro de 51 hectáreas de la mina de hulla que se conocerá con el nombre de «Morena», sita en el paraje llamado La Fasgosa de Santibañez de Murias, concejo de Aller.

Fué admitido este registro con el núm. 23.904.—(B. O. de 2 de mayo de 1936).

D. Ángel Sánchez Santos, vecino de Oviedo, ha presentado solicitud de registro de 89 hectáreas de la mina de hulla que se conocerá con el nombre de «Glaciár», sita en el paraje llamado La Motera de Santibañez de Murias, concejo de Aller.

Fué admitido este registro con el núm. 23.903.—(B. O. de 4 de mayo de 1936).

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

S. A. Depósito de Carbones de Tenerife

— G I J Ó N —

CARBONES

Consignatarios :-: Fletamentos

Agencia de las Compañías Hamburguesas

(Servicio directo a CUBA y MEXICO)

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

HISPANO RADIO MARITIMA

Alcalá, 16 - MADRID

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

Aparatos automáticos de alarma de los mismos sistemas

SONDAS ULTRASONORAS LANGEVIN FLORISSON

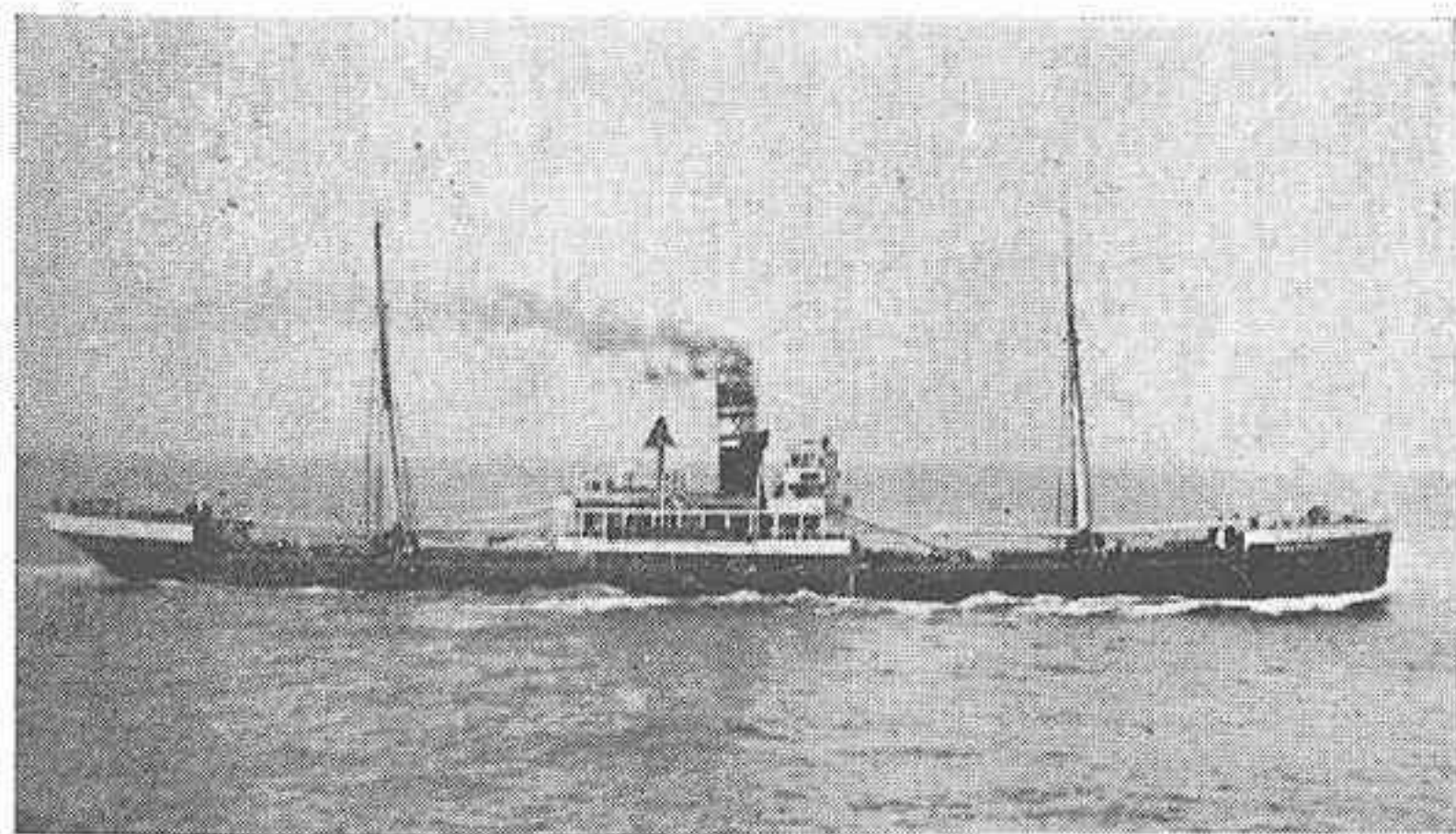
Esta Compañía tiene a su cargo las estaciones de la casi totalidad de los buques españoles de pasaje, carga y pesca, y posee la exclusiva en España para la explotación de dichos aparatos

Pídanse detalles y presupuestos a

HISPANO RADIO MARÍTIMA, MADRID - Alcalá, 16

a sus inspecciones de: Barcelona: Gran Via 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

— G I J Ó N —

MINAS DE COTO DEL MUSEL
CARBONES PARA GAS

VAPORES:

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

GRANDES ALMACENES DE EFECTOS NAVALES
DE
ENRIQUE VALDES T. PRIDA

PRECIOS SIN COMPETENCIA

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

TELÉFONO 19

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

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

EFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

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

Aceites para la Marina MOBIL OILS

Empaquetaduras y juntas BELDAM

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

San Juan de Nieva (Avilés)

Telegramas } MORÁN-AVILÉS
Telefonemas }

Gumersindo Junquera

GIJÓN - MUSEL

Armador - Consignatario de Buques
Carbones - Fletamentos



VAPORES

LUIS ADARO. 3.400 Tons.

GUMERSINDO JUNQUERA 5.800 »

MARUJA Y AURORA.... 6 850 »

TELEFONO 17-00 - APARTADO 176

Telegramas: JUNSECA-GIJÓN

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

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

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

ELECTRO-SOLDADORA ASTURIANA

Director: D. PEDRO SABANDO

SOLDADURA ELÉCTRICA

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

Tren flotante :-: Lancha «Electra»

Tren terrestre transportable

Oficinas: Covadonga, 24, bajo TELÉFONO 1743

Dirección telegráfica: JAENICKE

G I J Ó N

S. A. ESPAÑOLA DE LUBRIFICANTES

ACEITES, GRASAS Y EFECTOS NAVALES IMPORTACIÓN DIRECTA

DEPÓSITO PARA ASTURIAS

Vda. de DIEGO MURILLO

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

NICANOR NOVAL HEVIA

G I J Ó N

MADERAS PARA MINAS
SIERRAS MECÁNICAS
— Y CARBONES —

Armador del vapor C. HEVIA
220 tons.

SANZ CRESPO, 25 Y 27
Teléfono 11-37

TALLERES DE G. RIERA

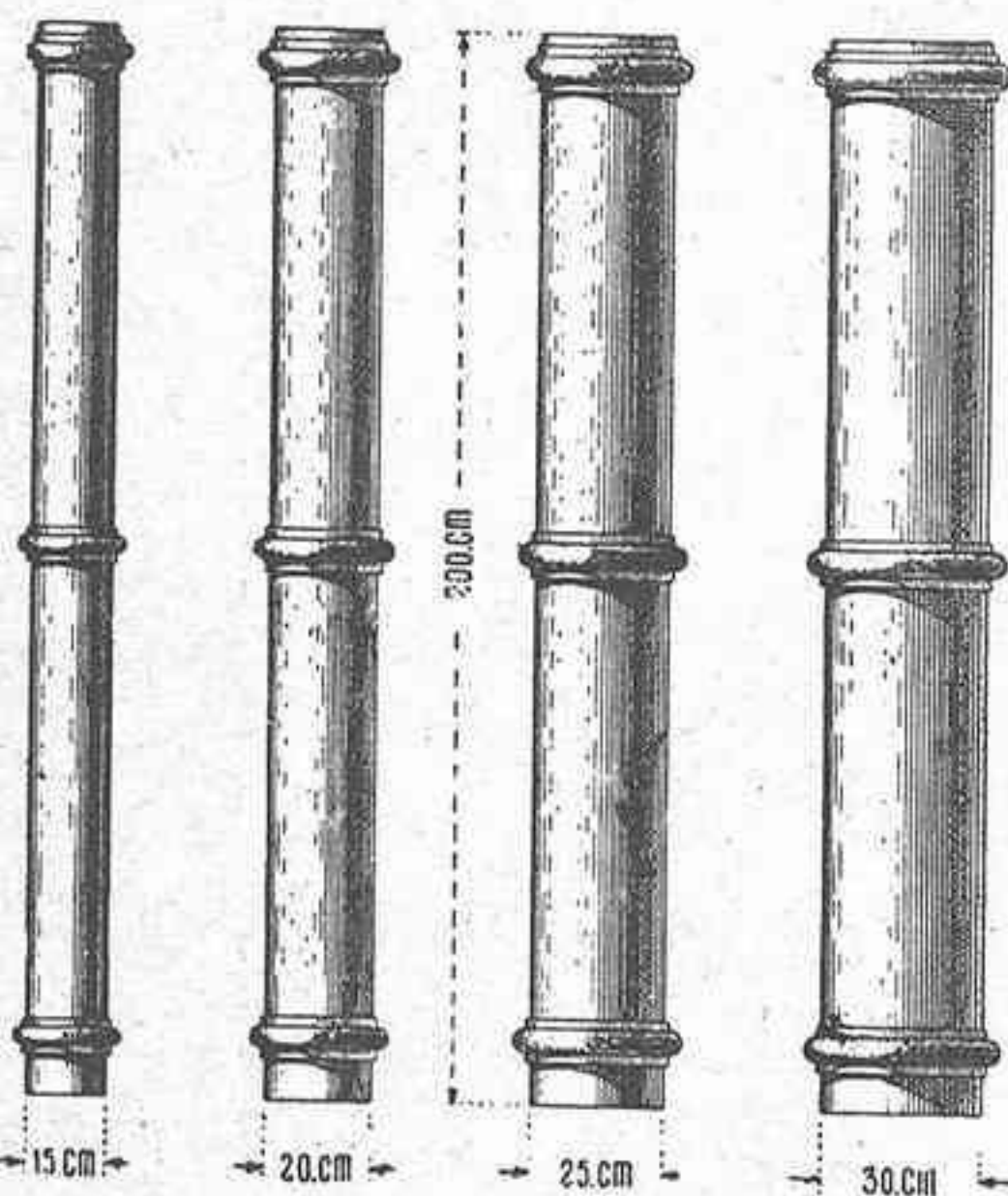
G I J Ó N

(Próximos al puerto del Musel)

Teléfono 34-44

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

□□ Tubos de ventilación de Minas □□



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

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

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

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

Se facilitan codos con arreglo a croquis.

Pídanse precios a

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

GASCUE Y CRUZ

San Sebastián y Pasajes

Consignatarios

Carbones

Fletamentos

AGENTES COMERCIALES

DE LA

Sdad. Metalúrgica Duro-Felguera

Dirección Telegráfica y Telefónica:

GASCUECRUZ

Teléfono. . 10.435.— San Sebastián

» . . . 5.149.— Pasajes

Jesús García Castillo

**Armador y Consig-
nario de buques**



Fletamentos



Agente de la Compañía
Naviera

SOTA y AZNAR

Telegráficas: JESUSGARCIA

Teléfono 2484

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

ANTONIO SUARDIAZ VALDÉS

Marqués de San Esteban, 15 - GIJÓN - Teléfono núm. 11-36

Servicio de cabotaje entre puertos del Cantábrico

FLOTA

Vapor "Villamanrique" ..	2.200 Tons.	Motonave "Goya"	155 Tons.
Motonave "Cervantes" ..	240 —	— "M. Benlliure" ..	152 —
— "Zuloaga"	240 —	— "Capricho"	135 —
— "D. Quijote" ..	225 —	Vapor "Melchuca"	120 —
— "Sancho Panza" ..	225 —		

Viuda de Antonio López de Haro

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

Agente de:

Cía. Naviera SOTA y AZNAR, de Bilbao.

(Línea de cabotaje entre todos los puertos de la Península, Norte de Africa y Baleares. Línea comercial mensual a América del Sur)

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

Tampa Inter-ocean Steamship Cº 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 Cº Ltd. de Liverpool. (Seguros marítimos)

GIJÓN

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-1.º

Apartado 71 - Teléfono 18-00

C.ª Española de Pinturas "INTERNATIONAL" S. A.

Fábrica en

LUCHANA - ERANDIO

(Bilbao)

MARCA REGISTRADA



HOLZAPFEL

Unicos agentes y fabricantes

en España de las afamadas

Pinturas "HOLZAPFEL"

LAS MEJORES DEL MUNDO Y LAS DE MAYOR CONSUMO MUNDIAL

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

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

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

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

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

«FUNNEL PAINT». — Pintura ignífuga para chimeneas.

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

«DANBOLINA», «LAGOLINE», Esmalte «SUNLIGHT», «UNION JACK», «ESMALTES PARA JUGUETES», «PINTURAS Y BARNICES SECADO AL AIRE LIBRE Y A LA ESTUFA», «BEDSTEAD PAINT» (pintura para camas), «FURNITURE VARNISH», «FURNITURE ENAMEL» (barniz y esmalte especiales para muebles), «MOTOR PAINT», Pinturas decorativas «LAGOMAT», Pintura al agua «ODI-CO» (preciosos colores permanentes), Esmaltes y Barnices «INTERLAC» a la nitrocelulosa y demás productos nitrocelulósicos, «INTERPAST» A. y B.

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

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

Oficinas:

Ibáñez de Bilbao, 8
BILBAO

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

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