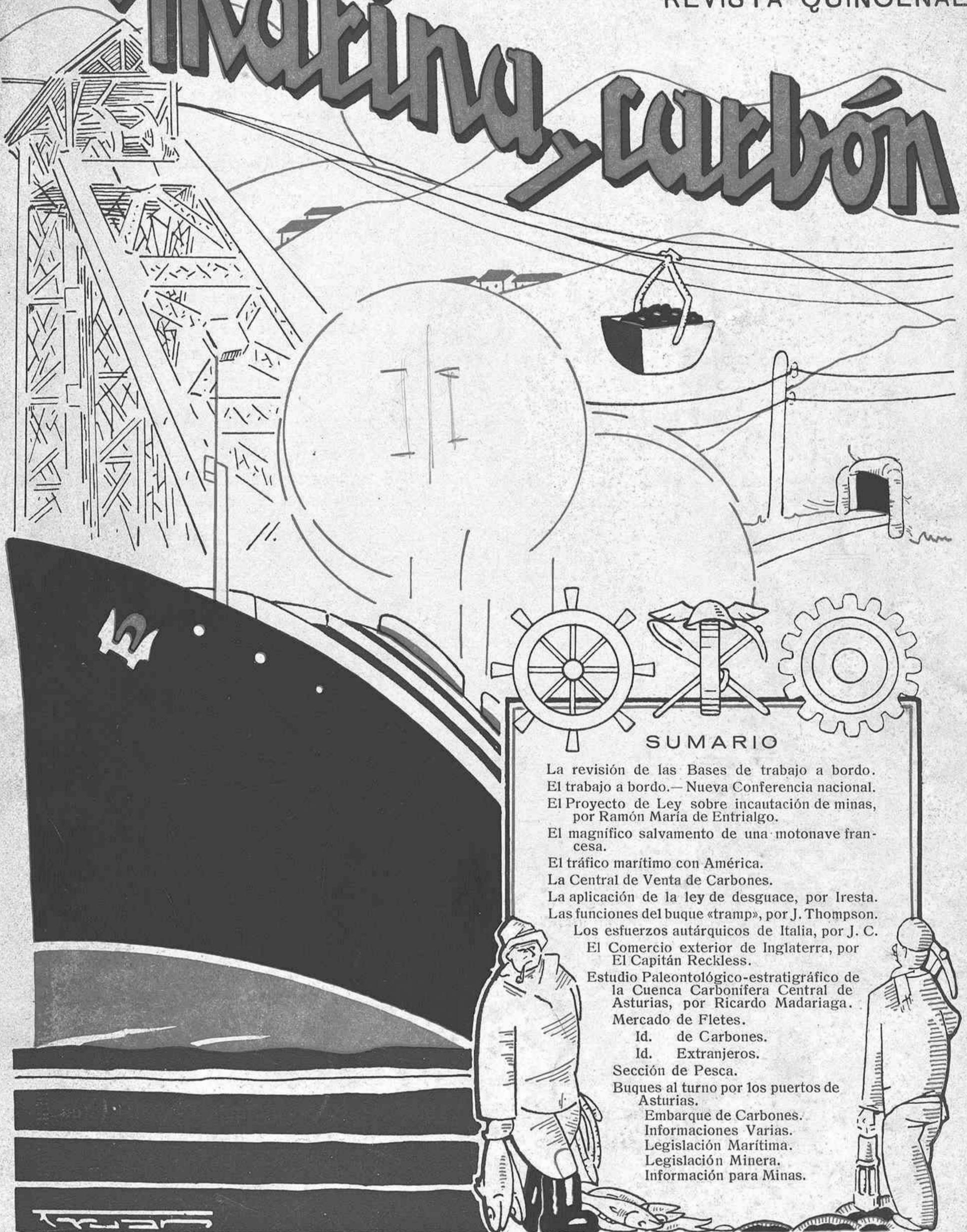


# Mina y Carbón



## SUMARIO

- La revisión de las Bases de trabajo a bordo.
- El trabajo a bordo.— Nueva Conferencia nacional.
- El Proyecto de Ley sobre incautación de minas, por Ramón María de Entrialgo.
- El magnífico salvamento de una motonave francesa.
- El tráfico marítimo con América.
- La Central de Venta de Carbones.
- La aplicación de la ley de desguace, por Iresta.
- Las funciones del buque «tramp», por J. Thompson.
- Los esfuerzos autárquicos de Italia, por J. C.
- El Comercio exterior de Inglaterra, por El Capitán Reckless.
- Estudio Paleontológico-estratigráfico de la Cuenca Carbonífera Central de Asturias, por Ricardo Madariaga.
- Mercado de Fletes.
- Id. de Carbones.
- Id. Extranjeros.
- Sección de Pesca.
- Buques al turno por los puertos de Asturias.
- Embarque de Carbones.
- Informaciones Varias.
- Legislación Marítima.
- Legislación Minera.
- Información para Minas.

# EFFECTOS NAVALES Y LUBRICANTES MONASTERIO (S. A.)

ALMACENISTAS DE EFFECTOS NAVALES

IMPORTADORES DE ACEITES  
Y GRASAS LUBRIFICANTES

Lubrificantes MONASTERIO Marca (Registrada)

Telegramas y Telefonemas: MONASTERIO

TELÉFONO 27-00 — APARTADO N.º 60

Marqués de San Esteban, n.º 22

GIJON

APARTADO 90

TELÉFONO 24-00

## A. PAQUET

TELEG } PAQUET  
TELEF }

CONSIGNATARIO

MUELLE, 2-4-6 - GIJÓN

AGENTE DE ADUANAS

Compañía Trasmediterránea

C.ª G.ª Transatlantique

PENÍNSULA - AFRICA - CANARIAS

CUBA - MEJICO - ESTADOS UNIDOS

AGENCIA CONSULAR DE FRANCIA

“SHELL”

“FLINTKOTE”

— LUBRIFICANTES Y ASFALTOS —

|| ANTICORROSIVO - IMPERMEABILIZANTE - AISLANTE

EMULSIONES “COMPAS” ASFÁLTICAS

# HIJOS DE GABRIEL JULIÁ

FABRICA DE REDES E HILOS  
PARA LA PESCA

BRUCH, 7

BARCELONA

Teléfono 11.422

Dirección telegráfica: “JULIAREDES”



## “EL ÁNCORA”

### EFFECTOS NAVALES

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

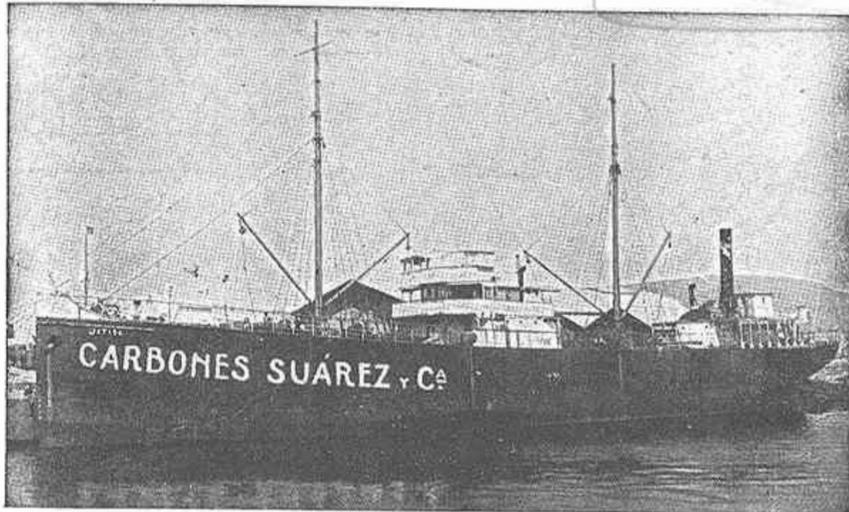
ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

GIJÓN

TELÉFONO 31-38

MUELLE, 30

Direc. Telg.: ÁNCORA



## SUAREZ Y C.<sup>IA</sup> 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 <sup>gramas</sup>fonemas } SUARECES

## Andrés Ruiz de Velasco

Cabo Noval, n.º 5. - OVIEDO

Carmen, 30, 32 y 34. - GIJÓN

Consignaciones - Fletamentos - Carbones - Seguros

AGENCIA DE ADUANAS - WAGON LITS/COOK

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

# CORDELERIAS REUNIDAS, S.A.

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

**MADRID**

Dirección telegráfica:  
**CORESA**

*Nuestras especialidades para la pesca:*

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



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



**FABRICAS:**

**Andrés Garriga, Barcelona.**

**Jaime Ribó, Badalona.**

**Cordelería Domenech Hermanos, S. A., Badalona.**

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

**Hiladora Illicitana, S. A., Elche.**

**Hijos de Arrarte, S. L., Santander.**

# “LA CONSTANCIA”

CASA FUNDADA EN 1906

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

DIRECCION EN MADRID - Zorrilla, 19 - Teléfono 26971

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

Teléfono 2183

Apartado 232

## BANCO MINERO INDUSTRIAL DE ASTURIAS

GIJON

CAPITAL: 10.000.000 DE PESETAS

Realiza toda clase de operaciones de Banca y Bolsa. - Giros, préstamos, descuentos, depósitos, cartas de crédito, etc., etc.

Compra-venta de monedas y billetes extranjeros  
CAJA DE AHORROS

Intereses que abona: 3 por 100 anual

Dirección Telegráfica: BANMINAS

## ABAITUA Y COMPAÑIA

Representantes de la Sociedad Metalúrgica DURO - FELGUERA

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

SEGUROS MARÍTIMOS

Telegramas “Abaituaco” - Teléfono 15.755

BILBAO - Plaza Elíptica, n.º 1

## HIJOS DE CASIMIRO VELASCO

Telegramas y Telefonemas: CASIMIRO

Apartado núm. 67

GIJON

Teléfono 24-18

AGENTES DE LAS LÍNEAS DE NAVEGACION:

NORDDEUTSCHER LLOYD. - LLOYD ROYAL BELGE.

DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT «NEPTUN». - Wm. H. MULLER & C.º.

THE ISAACS LINE (EN GIJÓN Y BILBAO). - GANS STEAMSHIP LINE.

CORRESPONSALES DE LA AMERICAN EXPRESS C.º

AGENCIA DE ADUANAS

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

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

Teléfono 18315 :: Telegramas: "CASMIR"

Lubrificantes

# OLGOMTRA

ALMACENES: Plaza Progreso, 2

Teléfono 40-88

OVIEDO



**MUTUA DE SEGUROS DE LA FEDERACION ESPAÑOLA DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA**  
**Marqués de Cubas, 25. - MADRID**

APROBADA POR REAL ORDEN DE 18 DE NOVIEMBRE DE 1928

**SEGURO DE BUQUES**

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

**Seguro de accidentes del trabajo y de mar**

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

CIFRAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1934

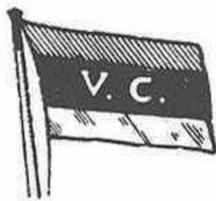
DELEGACIONES EN TODOS LOS PUERTOS

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

**VAPORES COSTEROS (S.A.)**

**BILBAO**

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



**VAPORES**

|                            |           |                     |           |
|----------------------------|-----------|---------------------|-----------|
| MARTA JUNQUERA . . . . .   | 700 tons. | LALIN. . . . .      | 160 tons. |
| MARIA SANTIUSTE . . . . .  | 560 »     | TONIN . . . . .     | 160 »     |
| MARIAVI. . . . .           | 380 »     | ROSITA . . . . .    | 150 »     |
| JOSE G. TREVILLA . . . . . | 280 »     | AMADA . . . . .     | 140 »     |
| LOLA . . . . .             | 260 »     | CONCHITA. . . . .   | 120 »     |
| MAGDALENA . . . . .        | 260 »     | ANGELES . . . . .   | 120 »     |
| CARMEN. . . . .            | 260 »     | PRUDENCIA . . . . . | 120 »     |
| PACO GARCIA . . . . .      | 220 »     | JOAQUINA . . . . .  | 120 »     |

**FLETES ECONÓMICOS**

PRINCIPALES AGENTES.-Gijón-Musel: José Fernández Ruiz; Avilés y San Juan: Angel Alvarez S. en C.  
 Santander: Fernando García Castillo; Bilbao: Acha y Arregui; Pasajes: Cecilio Letamendia

**GABINO FELGUEROSO**

**CARBONES**

DELEGACIONES Y DEPOSITOS:

Barcelona - Tarragona - Sevilla - Palma de Mallorca - Bilbao - Pasajes

Telegramas y Telefonemas GABIROSO

Teléfono 31-23

Apartado 79

Calle 27 de Diciembre, 2, 2.º

**GIJÓN**



EL GOBIERNO TIENE LA PALABRA

## La revisión de las Bases de trabajo a bordo

Por fin, se ha convocado a una Conferencia nacional para tratar de la revisión de Bases de trabajo a bordo, implantadas con fecha primero de mayo pasado. Así lo dispone una Orden del ministerio de Trabajo del 25 de junio último, para que bajo la presidencia de don José María Álvarez Martín Taladrid, presidente del Jurado mixto nacional de Transportes Marítimos, den comienzo las sesiones el próximo día 5. Pero ante esto, los marinos, que parecen poco dispuestos a tratar la revisión de dichas Bases, han presentado el correspondiente oficio de huelga para ser declarada el día II del actual.

No sabemos cuáles serán las medidas que adopte el Gobierno de no acudir a la Conferencia los representantes obreros, como ya lo hicieron en la convocatoria de junio; sin embargo, entendemos que por parte del ministro de Trabajo no puede existir vacilación alguna para la solución de este conflicto, pues si en otros casos sancionó contratos o bases de trabajo sin la concurrencia de patronos, por no acudir éstos a su llamamiento, debe hacerlo ahora también de no asistir los obreros a las sesiones para que se les convoca. Además, concurren en este caso particularidades que hacen más aconsejable tal determinación, como es el que las referidas Ba-

ses hayan sido impuestas sin la conformidad de los navieros, quienes desde un principio hicieron ver lo absurdo e insostenible de las mismas, puesto que para la industria naviera significan su inminente ruina. A pesar de ello, desoyendo los fundamentadísimos razonamientos de los patronos, fueron puestas en vigor y dieron lugar a numerosos conflictos y amarres de buques, no tardando en comprender el ministro de Trabajo que la situación creada a la flota mercante española era francamente grave y que se imponía una inmediata revisión de Bases para solucionar el difícil problema planteado con las mismas.

Por ello, nadie más que el Gobierno es el llamado a solucionar tal problema, y cuanto antes mejor, a subsanar aquellos errores de bulto cometidos para dar satisfacción a un sector obrero en evitación de un serio conflicto en momentos en que había la necesidad de evitar éste. Pero que si bien es cierto no se provocó entonces, ahora están sufriendose las consecuencias de una legislación absurda y conducente a la ruina de nuestra flota mercante. Prueba de ello son los numerosos buques amarrados en distintos puertos del litoral y las ventas de otros para el desguace, a pesar de encontrarse todavía en sobradas condiciones de eficiencia para continuar en tráfico.

# NUEVA CONFERENCIA NACIONAL

Para el día 5 del mes actual ha sido convocada una nueva Conferencia Nacional con objeto de estudiar las bases de trabajo a bordo, la cual se celebrará en el edificio del Ministerio de Trabajo, Sanidad y Previsión.

La disposición que ordena esta Conferencia se publica en la «Gaceta» del 26 de junio último, y dispone lo siguiente:

Integrarán la Conferencia, por la representación patronal: 14 Vocales designados por la Conferencia permanente de las Asociaciones de Navieros de España, en la siguiente forma:

a) Dos representantes de navieros de pequeño cabotaje, hasta 700 tons. r. b., uno por los del Mediterráneo y otro por los del Cantábrico.

b) Dos representantes de cabotaje restringido, buques mayores de 700 tons. r. b.

c) Dos representantes de navieros de cabotaje regular.

d) Cuatro representantes de navieros de buques *tramp* y de líneas regulares comerciales con el exterior.

e) Tres representantes de navieros de líneas subvencionadas por el Estado; y

f) Uno, de navieros dueños de remolcadores y Servicios de puertos.

Dos Vocales más del elemento patronal, uno designado por la Unión de Armadores y Consignatarios del Mediterráneo, por la navegación velera y motovelera que navega a la parte, y otro por la Federación de Prácticos de Puertos de España.

Podrán asistir, además, representantes de Asociaciones de navieros cuyos socios armen buques por más de 4.000 tons. r. b., en junto.

Formarán parte de la Conferencia, por el elemento obrero, los mismos representantes de esta clase que asistieron a la Conferencia celebrada en este Ministerio el pasado mes de abril.

La Alianza de Federaciones Marítimas podrá designar hasta cuatro Vocales más, para

que puedan asistir representantes de algunas especialidades que no tuvieron representación directa en la Conferencia anterior, tales como patronos de cabotaje del Cantábrico, personal de cabotaje contratado a la parte y cualesquiera otras en análogas circunstancias.

Podrán asistir, además, representantes designados por otras organizaciones de obreros del mar, cuya intervención en las deliberaciones de la Conferencia autorizará el Presidente en la medida y respecto a aquellas cuestiones en que lo estime necesario para la mejor ilustración en las resoluciones.

Será misión de la Conferencia la revisión de las Bases de trabajo implantadas por Orden ministerial de 4 de mayo último, publicadas en la «Gaceta» del día 7 del mismo mes; bien entendido que en tal revisión se habrán de respetar las remuneraciones mínimas en metálico que en las indicadas Bases se fijan y no se autorizará infracción alguna de la jornada de ocho horas determinada para los buques de cabotaje.

La Conferencia actuará, a todos los efectos legales, con el carácter de Jurado mixto circunstancial de Transportes marítimos, y para ello, en las primeras sesiones de la Conferencia, ambas representaciones, patronal y obrera, acordarán la forma en que se establecerá la paridad para el caso de que las cuestiones a resolver hayan de ser sometidas a votación. Las divergencias que pudieran suscitarse sobre la manera de establecer la paridad serán resueltas por el Presidente.

Una vez terminada la indicada revisión, una Comisión especial constituida por el Presidente y los dos Asesores y por tres Vocales patronos y otros tres obreros, designados por las respectivas representaciones en la Conferencia, procederá a la refundición de las Bases revisadas con las de Contratación y Reglamentación de trabajo a bordo, aprobadas en 26 de agosto y 18 de setiembre de 1935.

## El Proyecto de Ley sobre incautación de minas

Si consideramos que la rapidez es característica propia de nuestro siglo, nada deberá extrañarnos que en cuestión de días se pretenda resolver muchos y muy graves problemas que han estado sobre el tapete, acaso sí, mayor tiempo del que correspondía a la considerada característica de actividad.

Admitiendo por ello, que tal premura puede ser disculpa para los errores materiales, y en determinados casos para los de claridad, concisión y concepto, hemos de intervenir en esta ocasión con fines de crítica, limpios tanto del más leve prejuicio partidista como de todo interés de sector o bando, al análisis de un concepto que por su aire renovador está llamado a crear, si prospera, una copiosísima fuente de legislación social y económica.

Es cierto que el ya famoso Pacto electoral del Frente Popular, preconizaba la implantación urgente de una legislación y ordenación muy avanzada en todos los órdenes, con tendencia al establecimiento de una nueva justicia social más humanizada que la vigente. No es menos cierto, que en algunas explotaciones mineras españolas, se ha procedido a la acción e instauración de unos modos y unos procedimientos prácticos, también encaminados a juicio, claro está, de los actores, hacia esa meta pactada del mejoramiento común.

Pero como bien pudiera ocurrir que la hora del reparto social no sea coincidente con la de la justicia de esa misma calificación—y nos sorprendería que se produjese tal coincidencia—cabe dudar si persiguiendo este ideal supremo del bien justo, y siendo una faceta simplista lo de «seis entre tres a dos», se dará por concluso el pleito en el momento que los actores consigan ser uno de esos tres.

Y así observamos que, si por parte de los padres o inspiradores del Proyecto de Ley de 9 de junio de 1936 no ha existido la menor demora ni tibieza en dar cumplimiento al compromiso, menos calma se nota en los posibles

beneficiarios de aquél, quienes se han adelantado a tomar un derecho sobre el que va a abrirse discusión. De tal modo, que no podrá contestarse a ciencia cierta si lo que el legislador propone es abrir un cauce por donde corran las aguas de la nueva era o sancionar y aceptar lo que de hecho viene impuesto por las realidades que de fuera le llegan.

Parece, y así se desprende del Proyecto, que su primordial misión se encamina a evitar paralizaciones no bien justificadas en las explotaciones mineras, que incrementarían el ya de por sí gravoso problema del paro forzoso. Y textualmente dice: «que las Empresas mineras no podrán paralizar sus explotaciones sin que se notifique y justifique la medida...»

Es tan ampuloso e impreciso para este caso, el concepto de Empresas mineras y de explotaciones, que en este primer artículo nos encontramos ya con múltiples dudas, pues no se podrá aseverar si ello afecta o no a que un explotador se encuentre obligado a tener en actividad constante hasta el más insignificante de sus talleres.

Razones de índole muy diversa pudieran aconsejar a determinada entidad concesionaria o explotadora la suspensión temporal de algunos trabajos con absorción del personal obrero en otras ocupaciones de la misma y, por tanto, sin que esa medida signifique aumento de paro en el personal obrero. ¿No ha de poder realizarse esto una vez en vigor la nueva Ley? ¿Por qué no admitir que la condición esencial para la incautación será el despido de obreros y no la alteración del sistema del laboreo, si lo que efectivamente se desea es que aquél no ocurra?

En el artículo tercero se establece una novísima doctrina económica y jurídica: la de que una persona pueda explotar un negocio de tercero, sin intervención alguna por parte de éste, pero corriendo obligatoriamente de su cuenta y por su riesgo, con responsabilidad total para

él, los resultados de la gestión del primero. Dice así: «los Ministerios de Trabajo e Industria y Comercio podrán proponer al Consejo de Ministros la continuación de la explotación *por el Estado a cuenta de la Empresa...*», sin otra limitación que la de un plazo de tres meses para tal situación.

¿Es equitativo que una Ley, no ya ampare sino imponga responsabilidades a nadie por actos de tercero ejecutados con entera y total libertad por éste? La administración de trabajos ejecutados por los mandatarios estatales podrá ser perfecta; pero un error no es sólo propio y peculiar de la actividad privada; también en funciones públicas se dan casos de incompetencia. Y todo ello ¿ha de pesar sobre la Empresa que no intervino en los mismos?

Con esa falta de claridad que hemos expresado, continúa en su artículo quinto: «a ella — a la Cooperativa que se forme — quedarán afectas todas las labores e instalaciones...» Es decir: una fábrica de aglomerados de carbón, por ejemplo, adquiere la explotación de un coto hullero y comprueba en determinado momento del negocio, que le resulta más ventajoso, bien por razones de economía o bien por las de calidad del producto, mercado, etc., adquirir el carbón de otras procedencias, decidiendo abandonar aquella explotación: la Cooperativa que en su caso se constituya ¿tiene también derecho de incautación sobre la fábrica de aglomerados como una instalación aneja a la mina?

Este mismo artículo determina que «La Cooperativa deberá estar integrada por la *totalidad* de los obreros de dichas minas...» sin más aclaraciones. ¿Cómo interpretar este precepto tan tajante? ¿Puede hacerse en el sentido de que sea suficiente que un grupo de obreros de las minas en trance de paralización se niegue a formar parte de la Cooperativa para que ésta no pueda constituirse? Si ello es así tememos que la formación de estos organismos será trance muy laborioso, pues la unanimidad es planta rarísima entre la flora humana.

Si, por el contrario, la interpretación correcta debe significar que cuantos trabajen en

tales explotaciones han de formar parte de la entidad cooperadora, la práctica se encargará de burlar tan poco meditado precepto: no hay que buscar casos especiales para convenirse de que en múltiples ocasiones — y ello dependerá de la naturaleza y condición de los trabajos — serán precisos operarios temporeros, ya manuales ya técnicos, ya comerciales o consejeros. Y, o no habrá de poder admitirse un pinche o peón para un trabajo de duración limitada o habrá que realizar una liquidación social con balance, inventario, reparto de beneficios, saldos, etc., cada vez que se admita o termine su circunstancial faena uno de esos obreros.

Y aún quedan para el artículo séptimo motivos de inexplicable confusión. Se admite en él, que por encima de las resoluciones ministeriales se encuentran las de la Cooperativa, pues a ésta *le será reconocido el derecho* a la explotación aun en el caso de que los Ministerios de Trabajo e Industria y Comercio acordasen que la paralización está justificada.

Dejemos a un lado el fuero, que no es razón de este lugar, mas vengamos a la práctica de aquella disposición. Supongamos que, conforme al vigente régimen de cupos de producción de carbones, una Empresa ha de paralizar determinadas labores para no excederse de la cifra que tiene oficialmente impuesta. Los obreros adscritos a estas labores se prestan a continuar trabajando, amparados en la Ley, aunque el Ministerio de Industria y Comercio tenga que resolver forzosamente en contra, por no ser posible situar esta producción en el mercado, y como inexcusablemente *les será reconocido tal derecho*, ¿a qué cupo de producción habrá de ir ese carbón?

Todas las consideraciones expuestas en esta crítica, bien merecen por la cantidad de problemas que se esbozan, que al discutirse en el Parlamento ese Proyecto de tan honda trascendencia cuiden los legisladores de medir si su decisión no acumulará sobre las zonas mineras males más graves de los que se pretende curar.

RAMÓN MARÍA DE ENTRIALGO.

## El magnífico salvamento de una motonave francesa

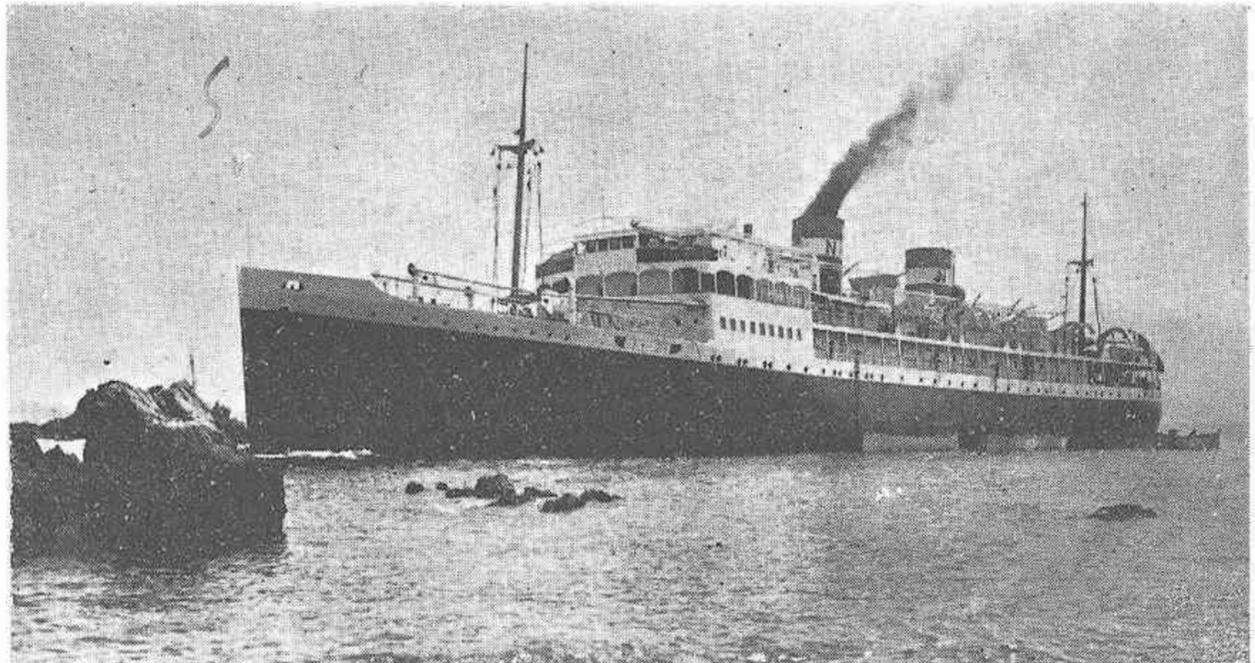
El 21 de mayo último y a causa de una espesa niebla, embarrancó en las rocas situadas junto a la Cala Margarida, a media milla al Este del puerto de Palamós, la magnífica motonave rápida «El Kantara», de la inscripción de Marsella, de 5.079 tons. de registro total, y de una marcha normal de 21 millas hora.

Dicho barco, cubre regularmente el servicio entre Port-Vendres y Argel, y había salido de este último punto el día 19, llevando a bordo 305 pasajeros y 94 tripulantes, al mando del capitán Vicentelli. El accidente tuvo lugar cuando los pasajeros se dirigían al comedor para el almuerzo. Por esta causa, dada la violencia del encontronazo, fueron en número de 85 los que resultaron contusionados, cinco de los cuales de bastante consideración. El estruendo producido por el choque fué tal, que se oyó desde la villa de Palafrugell, situada a unos diez kilómetros, e hizo suponer que había explotado el motor de alguno de los muchos aviones que diariamente cruzan por aquellas zonas.

Un bote del consignatario señor Ribera, que se hallaba pescando en aquellas inmediaciones, llevó, sin perder minuto, la noticia a Palamós, e inmediatamente se trasladaron al lugar del accidente el Subdelegado Marítimo interino de aquel distrito D. José Lartitegui, acompañado del personal a sus órdenes, y de los prácticos del puerto. Todas las autoridades de Palamós y el pueblo en masa, especialmente los pescadores, rivalizaron en prestar auxilio al buque y a los tripulantes y pasajeros

del mismo, al extremo que todo cuanto se pudiera decir en su honor sería poco.

Por radiotelegrafía, se pidió auxilio, y en contadas horas estaban frente al lugar del accidente el vapor de la misma Compañía «El Mansour» y el de la Trasatlántica francesa «Djebe Antar» lo que permitió que, bajo la acertadísima dirección del Subdelegado señor Lartitegui, las barcas de arrastre de Palamós



lograran dar un cabo al primero de los citados barcos, maniobrando tan acertadamente que pudo ser arrancado de las rocas el barco siniestrado, y conducido a Palamós, al que llegó tan oportunamente que, de haber tardado solo una hora más se hubiera hundido irremisiblemente. Pueden estar orgullosos de su obra el señor Lartitegui, alma de la maniobra, como la Corporación de Prácticos del puerto, el personal de la Subdelegación, y los abnegados pescadores de Palamós, los que, junto con las autoridades de la villa y pueblo en masa, escribieron una bella página en nuestra historia marítima.

Al felicitarles nosotros, hacemos votos para que las autoridades superiores y la Sociedad de Salvamento de Náufragos, premien a los valientes salvadores como merecen.

## RESOLUCIONES IMPORTANTES

# EL TRAFICO MARITIMO CON AMÉRICA

El Instituto de Economía Americana de Barcelona nos da cuenta de las resoluciones adoptadas en la segunda reunión del Consejo Superior Internacional de Patronato del mismo, y entre otras de interés, contienen aquéllas la siguiente que copiamos por afectar a la navegación:

El Consejo, lamentando la inhibición de España en la Conferencia Internacional Naviera del Atlántico Norte (febrero 1936), y la superación del tonelaje español por países susceptibles de comparación con España en el tráfico marítimo con las Naciones Centro y Sud-Americanas, requiere la especial atención del I. D. E. A. y, por su mediación, de la Junta del Comercio Español en Ultramar y del Consejo Español de Cámaras de Comercio, sobre el apremio en restablecer o intensificar el tráfico marítimo hispano-americano, teniendo para ello en cuenta, no sólo las circunstancias económicas, sino también los imperativos de la significación y rango de la Nación española.

Sin perjuicio de ello, el Consejo se cree en el caso de sugerir al Instituto el estudio de convenios bi o multilaterales de navegación, entre España y las naciones americanas de origen español, semejantes a los recomendados por la Conferencia Comercial Panamericana de 1935 de Buenos Aires.

Las Bases esenciales de la XXV resolución de la Conferencia Comercial Panamericana, son las siguientes:

1.<sup>a</sup> Conceder a los barcos que cumplan con los requisitos que más adelante se indican, el máximo de facilidades administrativas y de ventajas en materia de derechos de puerto y otras tasas o impuestos que afecten a la navegación, a fin de equiparar dichos barcos a

los de cabotaje nacional, dentro de lo que la legislación de cada país permita, y excepción hecha del derecho de hacer cabotaje. Estas ventajas podrán ser substituídas por subvenciones equivalentes a los beneficios de que gocen los barcos de cabotaje, sin perjuicio de que una de las partes contratantes pueda acordar subvenciones mayores, de acuerdo con el interés especial de cada nación en atraer los barcos a sus respectivos puertos.

2.<sup>a</sup> Para poder acogerse a los beneficios, se deberá cumplir con los siguientes requisitos:

a) Los barcos deberán realizar servicios regulares de navegación. Por consiguiente, los beneficios y subvenciones antes indicados no serán concedidos a los barcos de servicio irregular (*tramps*);

b) El número de barcos no podrá ser superior a dos por cada país;

c) Los barcos pertenecerán a la matrícula de uno de los países contratantes;

d) Los barcos podrán ser construídos en países distintos de los contratantes, mas para gozar de los beneficios de un determinado país, deberán cumplir con los requisitos que en lo relativo a la propiedad, nacionalidad de los armadores y de la tripulación u otros, se exija en este país a sus propios barcos para ser considerados como nacionales;

e) La capacidad y característica de los barcos será determinada por la nación o grupo de naciones a que pertenezcan, pero además de las instalaciones para el transporte, carga y descarga de mercaderías, deberán poseer instalaciones para el transporte de pasajeros;

f) Las exigencias mínimas de servicio de los barcos en lo relativo a escalas y frecuencia de los viajes, se fijarán por los gobiernos interesados.

# La Central de Venta de Carbones

La «Gaceta» del 19 de Junio publica el siguiente decreto para la constitución de la Central de Venta de Carbones:

Constituye añeja preocupación del Poder público la ordenación racional de la producción hullera de España. En este orden se han dictado numerosas disposiciones encaminadas a cohonestar los intereses legítimos que intervienen en este importantísimo elemento de riqueza, cuya prolongada y grave crisis es realidad que demanda angustiosamente pronto y eficaz remedio.

El Decreto ordenador de la producción y venta de combustibles nacionales de 18 de febrero de 1935, en su artículo 27 autoriza a los productores para que voluntariamente puedan constituir organizaciones particulares de venta, distribución, propaganda y transportes de carbón, adquisición de materiales y cualesquiera otros fines que estimen convenientes, y asimismo, y en especial, para la estricta adjudicación de sus cupos de porcentaje, efectividad de los precios de venta señalados, consumo obligatorio y, en general, de las disposiciones referentes al régimen de la economía del carbón. La aplicación práctica de estas normas, según claramente se desprende de su texto, corresponde a la iniciativa de los propios productores, y al Poder público compete amparar e intervenir adecuadamente tales organizaciones en el ejercicio de su derecho y en servicio de la economía hullera.

Pretende un importante sector de la industria hullera, que representa el 80 por 100 de la producción asturiana, 14 por 100 de la leonesa, que, en junto, también representa más del 50 por 100 de la total producción nacional, constituir voluntariamente un organismo

comercial para la venta colectiva de sus productos, y solicitar del Gobierno se dicten las pertinentes disposiciones legales que permitan la viabilidad del propósito indicado.

Cumple, sin duda, el proyectado organismo comercial el fin esencial de remediar en lo posible la crisis actual que atraviesa la industria hullera, a la vez que tiende a evitar una paralización de los trabajos en las minas, con la consecuencia inmediata de aumento del contingente de obreros parados involuntariamente, y también permite una mayor flexibilidad del crédito industrial, con lo que favorece el desenvolvimiento económico de las Empresas mineras y, por último, presta a las disposiciones hoy vigentes en materia de carbones una eficacia práctica de que hoy carecen, eliminando factores de competencia en la venta, que hasta hoy se hace entre los mismos productores, y que se traduce en inobservancia de los precios de venta establecidos.

En su virtud, de acuerdo con el Consejo de Ministros y a propuesta del Presidente del mismo,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Las Empresas hulleras que, amparadas en el artículo 27 del Decreto de fecha 18 de febrero de 1935, pretenden constituir una organización comercial para la venta en común de sus productos, deberán, en un plazo máximo de quince días, contados a partir de la publicación de esta disposición en la «Gaceta de Madrid», someter el proyecto de sus Estatutos y Reglamento al Ministerio de Industria y Comercio para su aprobación o modificación, si procediese introducir alguna.

Al mismo tiempo que su resolución sobre este particular, dicho Ministerio señalará las

condiciones, amplitud y alcance de su intervención en la constitución y funcionamiento de la proyectada organización comercial.

Artículo 2.º Una vez aprobados por el Ministerio de Industria y Comercio los mencionados Estatutos y Reglamento, y a partir de la fecha de esta aprobación, se concede un plazo hasta 1.º de octubre del corriente año, durante el cual podrán adherirse a la organización los productores que antes no lo hubieran efectuado, verificándose entonces, si a ello hubiese lugar, la modificación de los coeficientes de porcentaje de que se trata en el artículo siguiente.

Expirado el citado plazo, la inscripción de nuevos adheridos a la organización solamente podrá llevarse a cabo el día primero de cada año natural; siendo, además, condición indispensable que las correspondientes solicitudes de ingreso hayan sido presentadas en el Departamento de Industria y Comercio con una antelación mínima de tres meses.

Igualmente a fines de cada año natural se variarán los mencionados coeficientes de porcentaje según lo exija el tonelaje adherido al organismo para el año siguiente.

Artículo 3.º A la proyectada organización comercial se le concederá, aparte del consumo propio y de las industrias afectas a dichas entidades, el derecho a la exclusiva de suministro total de carbón nacional a los almacenistas sindicados, y el 65 por 100 del consumo obligado a las demás industrias sujetas a esta obligatoriedad, cada cual con arreglo al coeficiente que tenga señalado.

Y, en consecuencia, desde el momento en que principie el funcionamiento de esta organización comercial, los almacenistas sindicados habrán de realizar todas sus compras de carbón nacional a dicha organización, y asimismo las demás industrias obligadas tendrán que adquirir de ella el 65 por 100 de su consumo obligatorio de carbón nacional.

Este coeficiente será modificado de acuerdo con lo dispuesto en el artículo anterior.

Artículo 4.º Se concede a las Empresas afiliadas a la organización comercial proyecta-

da el derecho exclusivo de los aumentos de cupo de participación en las ventas a que se refiere el artículo 28 del Decreto de 18 de febrero de 1935, ordenador de la producción y venta de combustibles nacionales.

Artículo 5.º Se concede al Banco de Crédito Industrial la autorización que se determina en el artículo 3.º de sus Estatutos, al objeto de que pueda realizar una operación de préstamo con la Cooperativa Comercial, cuya formación se autoriza en el presente Decreto, sin que el importe del préstamo sobrepase de la cantidad de 3.708.000 pesetas, y conforme a las condiciones que se fijan en la presente disposición.

Artículo 6.º En los Estatutos de la Cooperativa se harán constar:

a) La facultad de dicha entidad para adquirir dinero a préstamo, previos los acuerdos que en los Estatutos se establezcan, y que se determine asimismo que los miembros que reciban auxilios se comprometan a no contraer en lo sucesivo obligaciones preferentes a las cuales implica el reintegro de aquél.

b) La facultad de ofrecer garantías para dichos préstamos y establecer asimismo su preferencia.

c) La obligación de no disolver la Cooperativa ni introducir en su régimen modificación alguna que vaya en perjuicio de cuanto supone la garantía prestada para aquél, ni permita separarse de la entidad a ninguno de los socios sin dejar cumplidas o garantizadas a satisfacción del Banco del Crédito Industrial las obligaciones dimanantes del préstamo.

d) Que el Banco del Crédito Industrial establecerá una intervención en la Cooperativa, quedando éste facultado para determinar las condiciones de aquélla.

e) El plazo de reintegro del préstamo, manera de formar las anualidades de amortización e intereses y tipo de interés que haya de regir en la operación.

f) La obligación de satisfacer periódicamente al Banco, para atender a la amortización y pago de los intereses del préstamo, una cantidad previamente fijada, que estará

formada por la suma del canon que cada miembro deudor pague a la Cooperativa por tonelada vendida, siendo este canon revisable anualmente de modo que la cifra que se fije para el que han satisfacer después de hecha la revisión cubra las amortizaciones e intereses posteriores y el déficit, si hubiese existido en períodos anteriores.

g) Que en el caso de que cesaren las explotaciones de algunos de los miembros deudores que integran la Cooperativa quede ésta facultada para exigir a aquellos de sus miembros que se beneficien con la venta del cupo correspondiente al industrial que hubiere desaparecido el pago del canon necesario para que el Banco continúe percibiendo totalmente las cantidades que por amortizaciones e intereses deba cobrar.

h) Que la Cooperativa se obligue a retener el canon vigente en cada anualidad y a entregar al Banco del Crédito Industrial las cantidades precisas para que los pagos por amortización e intereses tengan realidad.

i) Cualquier otra condición que se fije en los contratos en que los préstamos se formalicen.

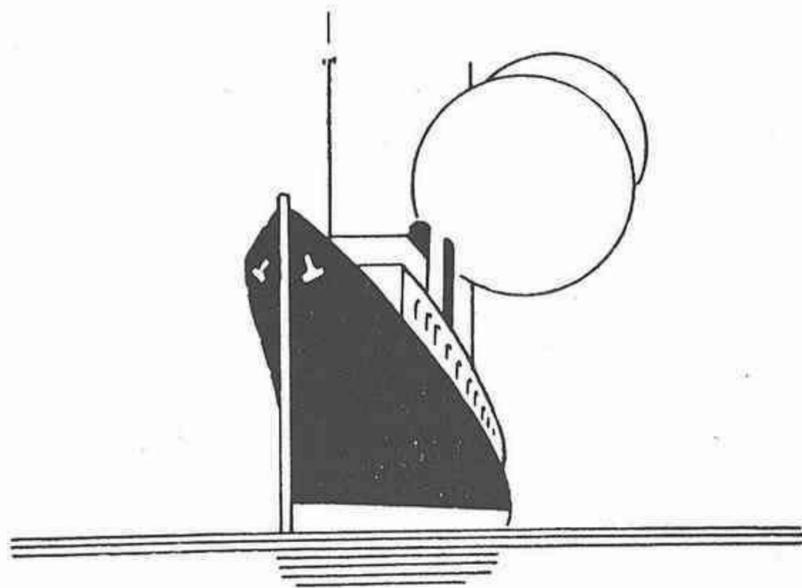
Artículo 7.º El Estado, por medio del Comité Ejecutivo de Combustibles o del organismo que le suceda, intervendrá en el funcionamiento de la Cooperativa Comercial, fiscalizará su desenvolvimiento y cuidará de que se cumpla el convenio con la Cooperativa, poniendo en función, si fuera menester, los medios coactivos de que el Estado dispone.

Si por cualquier causa cesase en su actuación la Cooperativa, el Comité Ejecutivo de Combustibles asumirá la facultad de intervenir las ventas de los miembros que la integran, a fin de detraer de ellas la cantidad suficiente para seguir abonando al Banco el canon fijado hasta la amortización del préstamo, a cuyo fin, si fuera preciso, podrá utilizar los procedimientos de apremio establecidos por la Ley a favor del Estado.

A los efectos del presente artículo, comparecerá en la escritura que se otorgue, en representación del Estado, un representante autorizado del Comité Ejecutivo de Combustibles.

Artículo 8.º Queda autorizado el Ministro de Industria y Comercio para resolver las dudas que puedan surgir y también para dictar cuantas disposiciones complementarias sean precisas al desarrollo y aplicación práctica de los preceptos que anteceden.

El Pardo, 18 de junio 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

# La aplicación de la ley de desguace

Sabemos de una gestión de la Cámara Minera Oficial Asturiana y de los diputados a Cortes por esta región, para corregir cierto defecto observado en la aplicación de la ley del desguace, que por lo oportuna y justa que es, confiamos tengan el éxito deseado.

La ley de desguaces es una ley que otorga primas a los armadores de buques de pesca cuyas unidades sean de más de diez años de vida y que estén necesitadas de renovación. Esta ayuda económica del Estado se hace por medio de la Junta del Paro, con el fin de incrementar el trabajo en España. Pero ocurre, por imprevisión del legislador, sin duda, que algunos armadores—muchos en todo el litoral español—, amparados en esa Ley, han solicitado y obtenido el desguace de sus buques a vapor para renovarlos por otros a motor. Es decir: el dinero votado por las Cortes para paliar el paro obrero en España, pasará automáticamente a beneficiar y dar trabajo al obrero extranjero a través de la Junta del Paro español y de los citados armadores. No otra cosa significa que el dinero de la Junta del Paro sirva para crear y dar vida a nuevos elementos, que en adelante han de consumir combustibles extranjeros en su totalidad.

Esto en sí es muy grave, pero la imprevisión ha llegado mucho más allá y es de tal bulto que ocurre, además, que las primas asignadas a los vapores apenas llegan a la mitad de las primas que asignan a los buques a motor. Más claro: al armador que ha optado por cambiar de vapor a motor, la Junta del Paro

le da doble prima que al armador que haya optado por continuar a vapor en su nuevo buque. De donde se deduce que la Junta del Paro es el mejor propulsor del cambio que proyectan algunos armadores.

Es de esperar que esta anomalía no pueda prosperar un día más y sea cortada inmediatamente. El armador, con sus medios económicos, con su dinero y responsabilidad, es libre de proceder como crea más conveniente, aún obrando en contra de sus propios intereses. Lo que no puede admitirse, sin mengua del sentido de conservación, es que se desvirtúen en forma tan descarada las finalidades de la Junta del Paro, cediendo fuertes cantidades para transformar buques a vapor en buques a motor, cuando el dinero que otorga el Estado es para el fin concreto de fomentar el trabajo para el obrero español. El legislador no alcanzó quizás a prever que pudiera surgir este fenómeno y mucho menos todavía que de su esfuerzo pudieran salir doblemente beneficiados los que optaron cambiar el carbón por el petróleo, creando elementos permanentes para el consumo de este último combustible.

Esperamos que las gestiones emprendidas por los citados elementos asturianos tengan el éxito deseado y logren poner las cosas en su justo medio: que solamente tengan derecho de opción a las primas al desguace aquellos buques cuya máquina propulsora sea a vapor. Otra cosa sería falsear en su base el fin que se proponía el Gobierno en su esfuerzo económico por medio de la Junta del Paro.

IRESTA.

## UNA INTERESANTÍSIMA CONFERENCIA

# LAS FUNCIONES DEL BUQUE "TRAMP"

El inteligentísimo presidente del Armstrong College, Mr. Walter Leslie Runciman, ha dado recientemente una conferencia por radio ocupándose de los buques «tramps», y su acertada disertación puede decirse que fué de gran servicio para la industria. En comparación con el «Queen Mary» —observó— pueden ser considerados los «tramps» como «buques pequeños», aunque carguen un tonelaje considerable, y recordó que la diferencia entre estos barcos y los «liners» no estaba realmente en ellos mismos, sino en el trabajo a que se les destina, aunque, desde luego, como los buques normalmente se construyen a propósito para la actividad a que estarán dedicados, los «tramps» tienden a ser más económicos, menos rápidos, y son provisionados con menos meticulosidad que los «liners», ya que rara vez llevan pasajeros. Pero un mismo buque puede navegar perfectamente como «liner» o como «tramp».



Mr. Walter Leslie Runciman, Presidente de la North of England Steam Ship Owners Association, Director de Lloyds Bank Ltd y miembro del Consejo de Cámaras de Navegación, y recientemente nombrado del Armstrong College.

### EL REGATEO EN EL MERCADO DE FLETES

Mr. Runciman describió amenamente el modo en que un armador «tramp» contrata el servicio de su buque regateando con el corredor, sabiendo que posiblemente otro buque británico, un par de buques griegos y uno italiano, estarán ofreciéndose por tomar el mismo cargamento, estimulando al corredor a plantear una especie de subasta a la holandesa.

Este forcejeo con los corredores es característico de la navegación «tramp». Los «li-

ners» compiten en el servicio que estipulan a un tipo fijo acordado entre ellos; los «tramps» al tipo a que exclusivamente realizan tales servicios. Cuando hay muchos cargamentos y pocos buques, los comerciantes tienen que ofrecer fletes altos al objeto de que sus mercancías sean transportadas.

Cuando, como se ha dado el caso algunos años, hay pocos cargamentos y muchos buques, la competencia de los armadores para transportar los cargamentos tiende a hacer bajar los fletes a un punto en que sólo merece la pena aceptarlos por no tener el buque amarrado. Y, en verdad, al haber unidades que pueden navegar siempre más eficazmente que otras, los precios son relativamente buenos para los mejores, pero resultan insuficientes para los buques menos económicos; así hay siempre cierto número de ellos amarrados, incluso en los tiempos más prósperos. Y los que están ahora en activo es seguro que pierden dinero, sólo que no

perderán tanto como si estuvieran amarrados.

### LOS PRINCIPIOS DIRECTORES

Esta competencia abierta a todo el que llegue fué lo que tuvo presente el Major Thornton, cuando dijo que el armador «tramp» tenía que conformarse con los precios mundiales, y ello también explica las dos reglas «tan fáciles de exponer y tan difíciles de seguir», para la prosperidad de los buques «tramps».

«Primero, pónle rumbo a tu buque de modo que esté siempre en alguna parte del mun-

do donde haya de momento grandes cantidades de carga para ser transportada y pocos buques para llevarla, y, segundo, procura que sus viajes sean más económicos que los de cualquier otro barco de la misma clase». Para hacer lo primero, necesitas no sólo un amplio conocimiento de las épocas oportunas de tráfico y cosechas, de la política y de la marcha de casi todos los países del mundo, sino también de una considerable habilidad en calcular de antemano los movimientos probables de las mercancías y de los barcos de los demás.

EXAMEN DE LOS «TRAMPS»  
EN LOS FLETES NACIONALES

Mr. Leslie Runciman, citó una experiencia suya para ilustrar el principio general de que los simples viajes desde Inglaterra al extranjero son preferibles si los tipos de cotización son buenos; pero el valor del viaje para el naviero reside corrientemente en el tráfico de los puertos nacionales, pudiendo, en los malos tiempos, enviar su buque por todo el mundo para sostenerle de algún modo, hasta que pueda lograr un cargamento que valga la pena.

«Hace unos tres años enviamos un buque, que hacía la travesía del Plata, llevando unas 9.000 tons. en junto, desde el Tyne a Orán con carbón y después con mineral de hierro desde Huelva a Baltimore, esperando que a su regreso trajese azúcar de Cuba».

«El único cargamento disponible era para Marsella y allí fué el buque, carboneando de paso en Gibraltar, con la idea quizás de descender al Plata y regresar después al Reino Unido. Pero el mercado del Plata estaba inactivo, así que se probó suerte de nuevo en los Estados Unidos, transportando un cargamento de mineral desde Poti, en el mar Negro, a Baltimore, tocando otra vez Gibraltar para carbonear. Pero Cuba aún no tenía nada para el buque, y así, teniendo presente la época del año, tomamos un cargamento de sulfuro en New Orleans para Australia, atravesamos el Atlántico, bordeando el cabo de Buena Esperanza. Pudo haber atravesado el canal de

Panamá y cruzado el Pacífico; pero los canales son caros y es mejor navegar algunos días más para evitarlos, si se dispone de tiempo».

«El buque llegó a Australia en enero, cuando suele embarcarse el trigo de la cosecha, pero tampoco allí tuvo suerte. No se hacían envíos de trigo. Eso no determinaría que le amarrásemos allí, puesto que podía dársele rumbo a Inglaterra; así que después de pintarle y limpiar fondos fué enviado a Koa Sichang, en Siam, a cargar arroz. Se le destinó a siete puertos de Cuba, vía Singapoore-Durban y Jamaica, para carbonear. Allí, finalmente, obtuvo el cargamento de azúcar que se había buscado primeramente, casi un año antes, y lo trajo a Londres, cuando regresaba sin cargamento para el Tyne».

EL SUBSIDIO NO ES REMEDIO PARA LA INANICIÓN ::

Mr. Runciman, expuso después la moraleja de la actividad de dicho buque. Este estuvo fuera más de 14 meses, de los cuales ocho meses y medio, fueron pasados en el mar. Cubrió cargado y vacío, 56.000 millas y transportó 45.000 tons. de diversos cargamentos a tipos de flete de 4 peniques ton. por 1.000 millas. En el último sobordo del viaje de Cuba a Londres trajo 7.900 tons. de azúcar al tipo de 1/15 de penique por libra. Eso fué hace tres años, antes de los días del subsidio «tramp», y la ganancia en todo este viaje fué insuficiente para la depreciación del buque o los otros gastos inherentes a su navegación.

Finalmente, al referirse Mr. Runciman, al subsidio y sus efectos, añadió que era de todo punto dudoso, que los planes regularizadores de los precios por el flete mínimo pudieran ser aplicados útilmente. «Los planes y el subsidio que los dió a luz han sido valiosos estimulantes; pero los estimulantes a solas no son un remedio para la inanición. Por eso los armadores necesitan de un alimento sólido, y el único de la navegación es el comercio internacional».

Londres-junio.

J. THOMPSON

# Los esfuerzos autárquicos de Italia

## SU MODERNA POLÍTICA DE CARBONES

*El subsuelo nacional le dará pronto la tercera parte de su consumo. — La lucha por romper la dependencia del extranjero*

Ha bajado la exportación de carbones alemanes a Italia ante la esperanza de que las sanciones se levanten. A pesar del bloqueo sancionista, no parece que a los italianos les haya faltado carbón; holandés, turco y hasta de Rusia y Estados Unidos se ha recibido carbón en Italia. Esto sin contar con que en este país existe aún parte de los fuertes stocks de carbón de Cardiff, que ante la previsión de las sanciones se habían ido acumulando. De tal forma ha sido así, que el Monopolio de Carbones no ha dejado ni un momento de tener carbón de Gales a la venta.

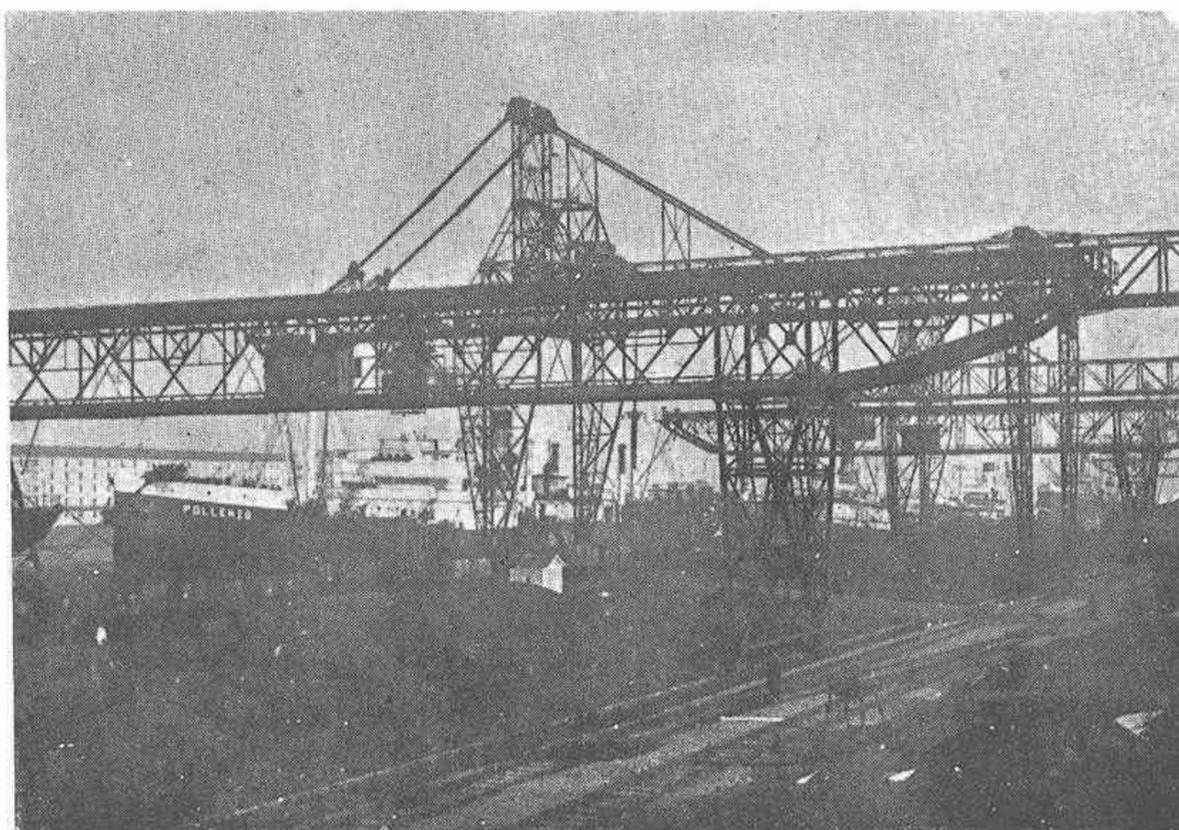
Los trabajos para la obtención de petróleo por hidrogenación de carbones, es un empe-

ño decidido del Gobierno italiano. A poco que la técnica responda, el resultado será relativamente fructuoso; no guarda el Gobierno italiano de hoy demasiadas consideraciones a dificultades de otra suerte.

\* \* \*

Italia lucha incansablemente por procurarse carbón o por sustituirlo. Su política del carbón, como todo su esfuerzo político económico, consiste en independizarse del extranjero, de poner a salvo su decisión política, llegado el caso de un conflicto armado, de las contingencias económicas que, como durante la pasada guerra europea, vincularon el suyo al destino de los aliados. Porque comprendió que entonces el carbón había determinado, con su forzosidad, su política exterior, emprendió luego la tarea de hallarle sustituto como fuente de energía: los colosales macizos alpinos, fueron inteligentemente explotados y su enorme riqueza potencial aprovechada; así la industria hidroeléctrica de Italia y sus derivadas han sido llevadas a un punto de perfeccionamiento admirable.

Pero Italia no ha descuidado al rey carbón — como gráficamente se le ha llamado aludiendo a su importancia



La foto representa una escena de carga de carbones en el puerto de Venecia, sito precisamente en aquella zona de Istria, donde ha comenzado a explotarse intensamente el carbón nacional

económica—instituíble todavía y que no ha sido destronado, a pesar de los avances de la técnica, de los milagros de la química y de la aparición de sucedáneos.

El consumo italiano es de unos 13 millones de toneladas anuales.

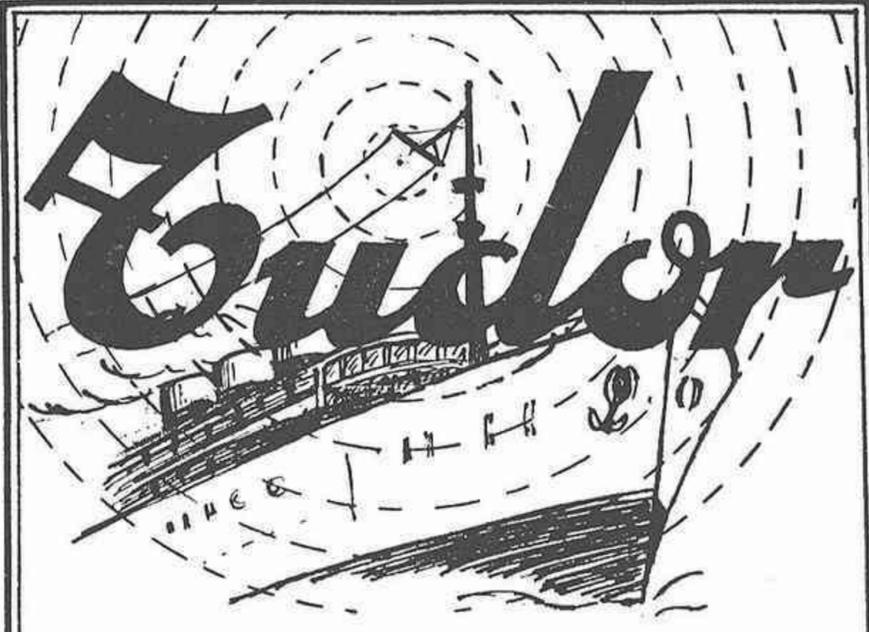
Hasta hace pocos años la producción italiana era nula; los trabajos de investigación dieron por resultado el hallazgo de carbones en Cerdeña, hulla de relativa calidad; el subsuelo de la península de Istria es, al parecer, rico en carbones; la guerra entregó a Italia la posesión territorial de los territorios irredentos que pertenecían a la Doble Monarquía. Italia comenzó seguidamente las explotaciones y ha llegado, según los últimos datos, a obtener de las minas de Albona, en dicha península, más del millón de toneladas; se calcula que muy pronto se elevará al doble esa cifra. En el canal de Arsa existe un puerto carbonero, equipado a la moderna, que ha entrado recientemente en un período de inusitada actividad. «Buques de cualquier tamaño—dice una revista—pueden remontar dicho canal y atracar a dos pantalanés bien dotados de instalaciones adecuadas, pudiendo cargarse seis mil toneladas de carbón por cada jornada».

En el curso de los próximos meses, calculan los técnicos italianos que Italia podrá obtener en el subsuelo nacional más de cuatro millones de toneladas, es decir un tercio de

lo que necesita para el consumo interior; las actividades de explotación y búsqueda de nuevos yacimientos se proseguirán con ese tesón característico de las nuevas empresas políticas de la Italia de Mussolini; las sanciones y el bloqueo no hicieron más que acelerar el proceso y las tendencias de autarquía que prevalecían ya en las orientaciones de su política económica. Italia aspira a una economía estanca; de siempre es esa tendencia, aun de antes de lo que llama la retórica del régimen «era mussoliniana». Basta examinar, para convenirse, su política arancelaria y sus directrices económicas. La errada política de las sanciones llevó al ánimo de los italianos el convencimiento más fuerte de que esa política era necesaria. Y esa orientación se refuerza sobre todo en lo que se refiere a primeras materias básicas y a combustibles.

Siguiendo esa inspiración, ha creado su «Azienda Carboni Italiani», su Central de

Compras de que ya hemos hablado a nuestros lectores, que constituye un intento logrado de centralizar las compras y la distribución de carbones, bajo la tutela oficial. De esta forma, el Estado italiano, tiene para sus fines políticos y comerciales un poderoso instrumento de contratación. Puede ofrecer o retirar sus compras de carbones en bloque y esto le da una fuerza considerable para las transacciones con los países y las empresas de aprovisionamiento.



**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

J. C.

# El comercio exterior de Inglaterra

*Desciende, según los datos de marzo.—Ligera alza de fletes en abril.—Impresiones contradictorias sobre los signos de mejoría en los mercados de fletes.*

## CAE LA CIFRA DEL COMERCIO EXTERIOR

La caída de las exportaciones británicas que se está produciendo este año queda reflejada en los últimos datos del Board of Trade, correspondientes al movimiento marítimo de marzo último, tiempo a que se refieren los más recientes de aquéllos. La reducción en dicho mes llegó a 491.000 tons., es decir, un 8,8 por 100 menos con respecto a la cifra correspondiente del año anterior. La pérdida es algo menor que la experimentada por el tonelaje alemán o norteamericano, mientras en el caso de los otros países, incluso España, Yugo eslavía, Grecia y Rusia, la proporción llegó al 15 por 100.

Hay un dato que preocupa naturalmente a los ingleses. De los buques de carga que tocaron en puertos ingleses, sólo tres de cada cinco eran ingleses; y esto a pesar del desenvolvimiento del comercio interimperial y del gran volumen de importaciones procedentes de países tales como Argentina y otras repúblicas sudamericanas, que no poseen flota para este servicio, o la tienen de reducido tonelaje.

Los buques llegados en lastre bajaron en 232.000 tons., es decir, un 9 por 100, pero las salidas en iguales circunstancias aumentaron en 406.000 tons., que equivale al 12,5 por 100, lo cual indica claramente la caída de las exportaciones y refuerza el sentido de las cifras directas.

La proporción de buques ingleses entrados sin carga fué, no obstante, de 26 por 100 solamente, comparados con 30 por 100, hace un año.

## ¿MEJORAN LOS MERCADOS DE FLETES? :—:

Hacia finales de abril, las condiciones de los mercados de fletes pareció que tomaban mejores rumbos, después de los tres meses anteriores, que fueron de verdadera prueba para los armadores de «tramps». Esto se evidencia por los números índices de fletes, publicados por el «Lloyd List»; mejoría, aunque ligera, pues apenas pasa del 1 por 100 con relación al mes anterior.

Esta alza de fletes, sin embargo, no se esperaba y de ahí que se acoja con cierto optimismo y se aliente la esperanza de que pueda ser el punto inicial de una buena campaña, en lo que se refiere a los mercados de granos y a los destinos europeos.

## DÍAS DE CONFUSIÓN

La situación política y sus alternativas gravitan sobre los problemas económicos y contribuyen a agravarlos; puede decirse que en la esfera política todo es tan confuso y negativo como en los días desgraciados de julio de 1914. Como es natural el tráfico exterior se resiente de estas circunstancias; de ahí que una leve tendencia al alza, por imperceptible que parezca, se acoga con alborozo y esperanza.

Las condiciones del comercio se agravan, sobre todo por las restricciones que de todas partes se le imponen al tráfico. Esto tiene sobresaltados, más que a nadie, a los ingleses, cuya inmensa flota mercante, ha nacido y se ha sostenido en primera línea, gracias a la li-

bertad de los mares. ¿Que hará Inglaterra con sus 10 millones de tonelaje «tramp» el día en que cada país, reivindique para sus pabellones, de una manera total, el total de su tráfico? El comercio padecería de tal forma que, a la larga, el buen sentido acabaría por imponerse; pero se impondría sobre la ruína de la flota inglesa, y acaso cuando sus competidores tuvieran navegando millones de tonelaje, más o menos eficiente, comparado con aquél, pero que no se resignarían buenamente a arrinconarlo.

OPINIONES PRUDENTES

La mejoría que delatan las cifras del Lloyd, puede no ser más que un indicio de la esca-

sez de granos en Europa y del tráfico subsiguiente para renovar los «stocks» de cereales. Por eso muchos hombres de negocios de Inglaterra, analizan con ánimo más desapasionado esa cifra y no quieren entregarse al optimismo. «Desgraciadamente — dice el editoralista del «Shipping» — Europa sale de una crisis para entrar en otra y acaso saliendo de una de ellas se precipite en una general conflagración. No hay que sorprenderse demasiado por lo tanto de que el comercio internacional sea tan malo como es».

EL CAPITÁN RECKLESS

ESTE NÚMERO HA SIDO VISADO POR LA CENSURA

**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.

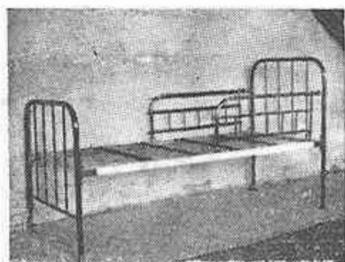
**DIQUE SECO** Para toda clase de reparaciones, reconocimientos, limpieza y pintura de fondos.

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**



**— FABRICA DE CAMAS DORADAS —**

Muebles metálicos :-: Camas articuladas para Hospitales, Clínicas, & Material de Cirujía

Muebles de tubo acero cromado :-: Artículos para playa y campo

**ESPECIALIDAD EN LITERAS PARA BUQUES**

**Juan Torres - Barcelona**

CÓRCEGA, 394

TELÉFONO 74115

SUCURSAL: BALMES, 2

# Estudio Paleontológico-estratigráfico de la Cuenca Carbonífera Central de Asturias

---

## OBSERVACIÓN PRELIMINAR

---

Con el presente trabajo comenzamos la publicación de una serie de artículos que con el título general de «Estudio Paleontológico-estratigráfico de la Cuenca Carbonífera Central de Asturias» han de ver la luz en esta Revista, debidos a la competente pluma del antiguo vocal del Instituto Geográfico y profesor de Paleontología D. Ricardo Madariaga.

Excusamos decir el gran interés que para Asturias y su economía en general encierran estos trabajos y esperamos que así lo entiendan nuestros lectores cuya ilustración reconoce, sin duda, la valía de este estudio.

Continuamos hoy en esta revista los trabajos paleontológico-estratigráficos de la cuenca carbonífera central de Asturias, iniciados en la extinguida «Revista Industrial-Minera Asturiana». Proseguiremos la descripción paleontológica de la cuenca por niveles y concederemos la debida importancia a la representación gráfica de los fósiles, como medio mejor de verificar las comparaciones entre los contenidos paleontológicos de los diferentes niveles, que nos ha de conducir a la paralelización de los estratos hulleros en las diversas zonas de la cuenca.

Vamos a introducir solamente una modificación en la designación de algunas especies. Es sabido que en bastantes casos la determinación de la especie es un problema muy difícil por intervenir en su resolución en gran parte la apreciación personal. Tratándose de

trabajos de carácter estratigráfico, lo importante es conocer la distribución de las formas fósiles. Por lo tanto, nos basta con designar éstas, en caso de duda en su determinación, con un símbolo que indique el nivel donde han sido encontradas y acompañar siempre a esta designación la representación gráfica correspondiente. Este procedimiento es el seguido por los ingleses en sus trabajos de paralelización de los tramos del Dinantiense en que se presentan casos de mutaciones de especies difíciles de clasificar, y por los americanos en el estudio de los *Foraminíferos* para la prospección del petróleo, en que manipulan mucho material en un tiempo demasiado escaso para poder llegar a una determinación minuciosa de la especie. Este método tiene dos ventajas principales: En primer lugar, elimina el grave inconveniente que para los trabajos de estratigrafía de detalle puede tener una posible determinación errónea de la especie, y en segundo lugar, ahorra mucho tiempo, pues solamente es necesario llegar a la determinación del género, problema más sencillo que no requiere una consulta tan complicada de obras especializadas como la determinación de la especie.

El símbolo que nosotros empleemos para cada nivel irá expresado entre paréntesis debajo del nombre de éste en el título de cada trabajo.

\* \* \*

R. MADARIAGA.—ESTUDIO PALEONTOLÓGICO-ESTRATIGRÁFICO  
DE LA CUENCA CARBONÍFERA CENTRAL DE ASTURIAS

Nivel marino a 1,5 m. al techo del 1.<sup>er</sup> carbonero al techo de la capa  
«Ernestina» del pozo «Sotón» (San Martín).  
(1,5ctErS.)

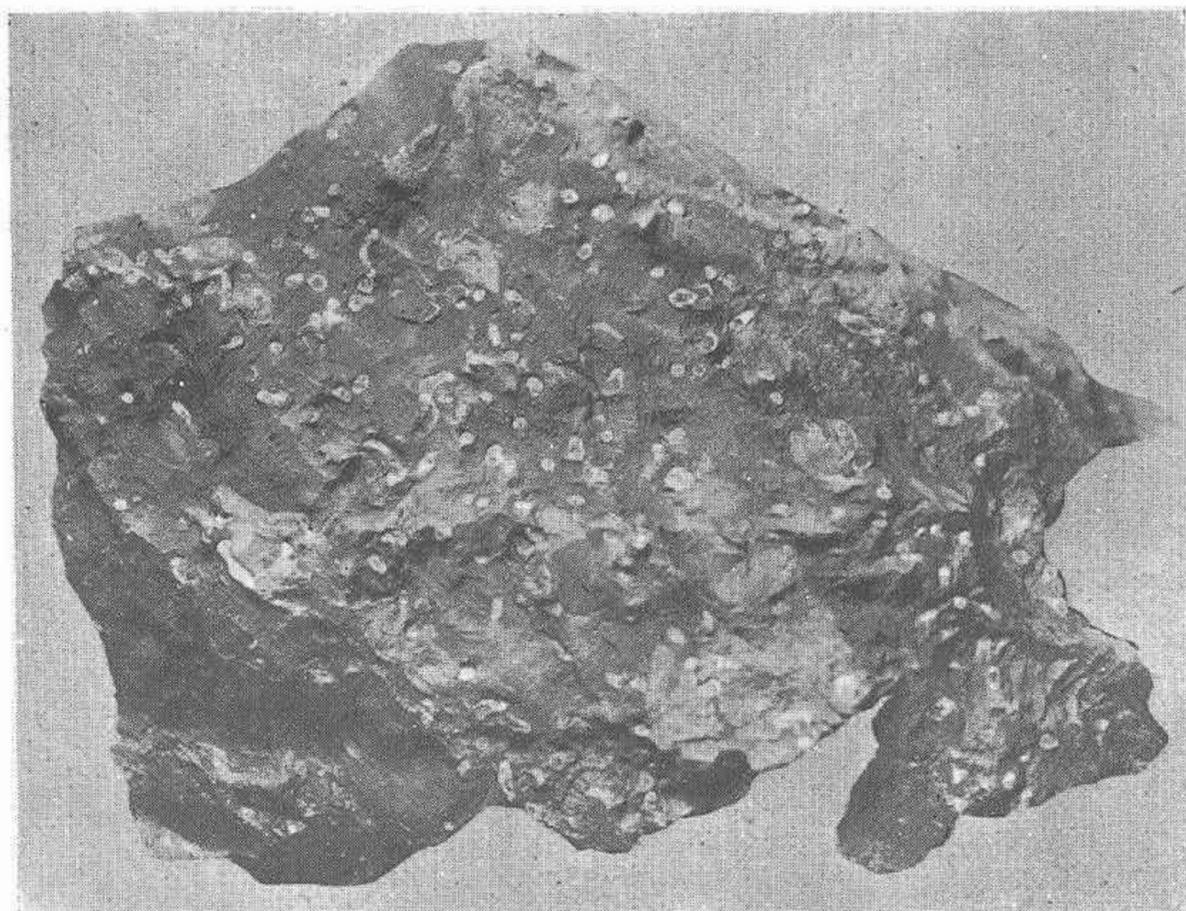


Fig. 1. — *Syringopora ramulosa* Goldf.  
Aspecto general de la roca.

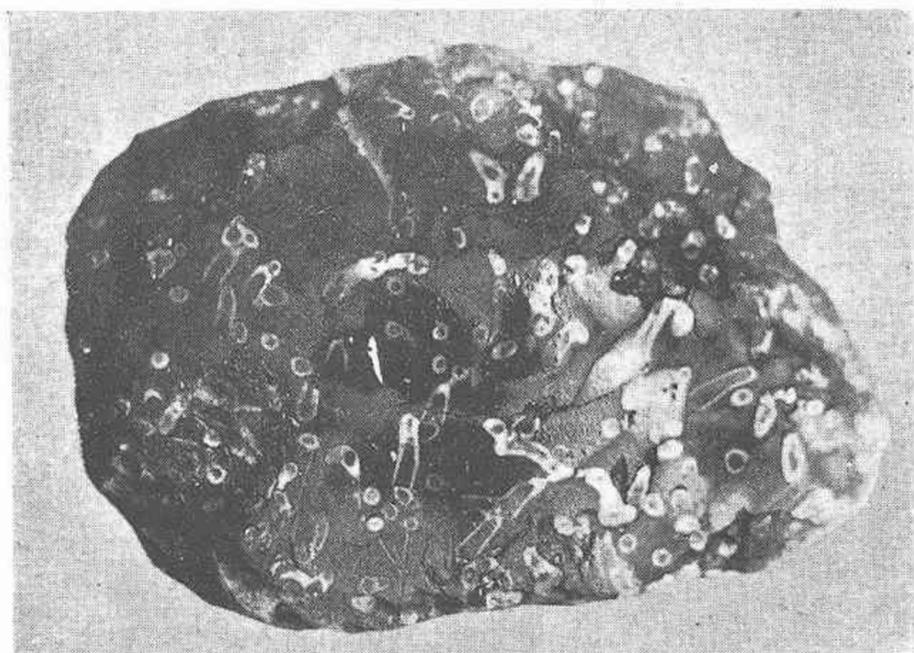


Fig. 2. — *Syringopora ramulosa* Goldf.  
Cara pulimentada de la roca.

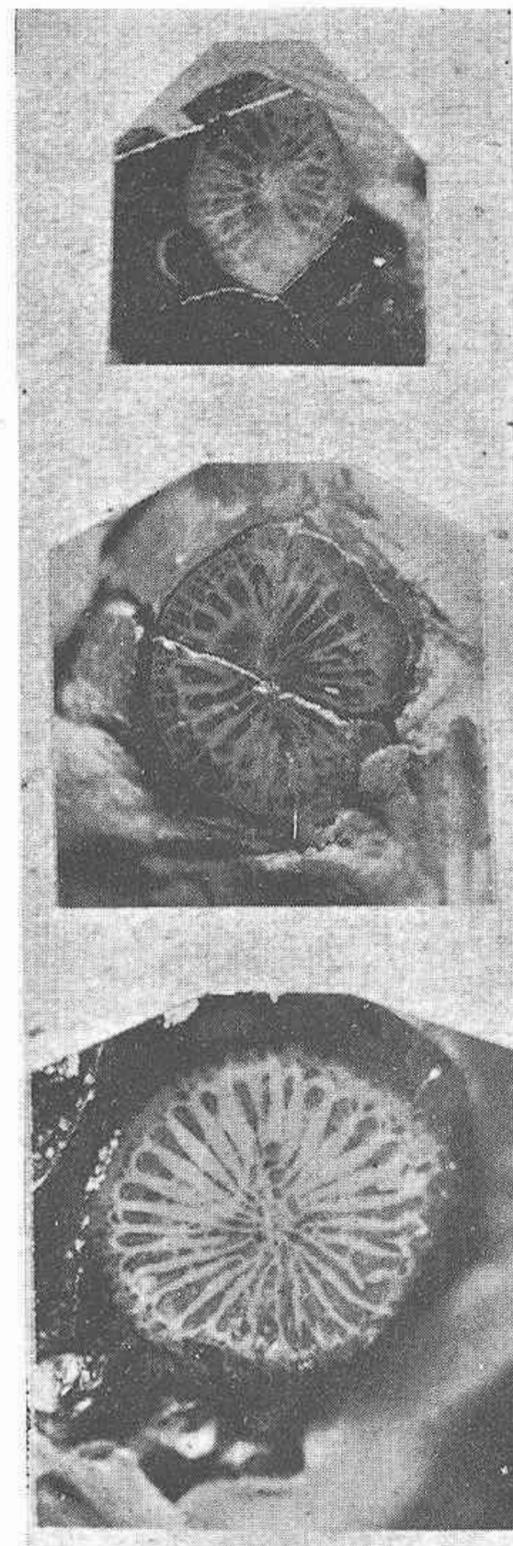


Fig. 3. — *Lophophyllum* 1,5ctErS.  
Corte transversal de tres pólipos a  
alturas diferentes. X 2

(Fot. G. de Llarena).

Nivel Marino a 1,5 m. al techo del 1.º carbonero al techo de la capa «Ernestina» del pozo «Sotón» (San Martín) (1,5 ctErS.)

A 1,50 metros al techo del primer carbonero al techo de la capa «Ernestina» del pozo «Sotón», en San Martín, se encuentra un nivel marino de unos 0,30 metros de potencia, formado de una margá muy arcillosa, que se caracteriza por la presencia abundantísima y casi exclusiva de un Coral Tabulado: *Syringopora ramulosa* Goldf.

Se encuentran además, aunque muy difusamente distribuidos, individuos del *Tetracoral Lophophyllum*, y son muy raros el también *Tetracoral Zaphrentis*, el Foraminífero *Fusulina*, restos de *Spirifer* y pequeñísimos tallos de *Crinoideos*.

La *Syringopora ramulosa* Goldf, se encuentra invadiendo el sedimento en todos sentidos de tal manera, que en un primer examen de las muestras no se advierte más que su presencia, sin notarse indicios de ningún otro fósil. Después de observar más detenidamente la roca, se nota la existencia de pequeñas masas calizas, de las cuales la mayoría corresponden al género *Lophophyllum* y el resto a *Zaphrentis*. Este y los demás fósiles citados después de él, sólo pueden reconocerse después de haber examinado cierta cantidad de material y tras una búsqueda muy concienzuda, por cuya causa carece de importancia práctica. Las *Fusulinas* encontradas son muy parecidas a las que se presentan en otros niveles ya citados. Solamente nos ocuparemos, por lo tanto, de la presentación de la *Syringopora* y del *Lophophyllum*.

#### *Syringopora ramulosa* Goldf

Este Coral Tabulado se reconoce perfectamente por la existencia de numerosos tubos cilíndricos de 1 a 2 mm. de diámetro, con frecuentes bifurcaciones, después de las cuales se curvan aquéllos, no advirtiéndose por esta causa con claridad las direcciones generales de los tubos. En las superficies de fractura de la roca, los tubos rotos presentan unos extre-

mos cóncavos o convexos debidos a la existencia de las llamadas tábulas, que son formaciones calizas, de forma de vidrio de reloj, colocadas a modo de tabiques transversales. La superficie externa presenta un estriado fino, normal a los ejes de los tubos.

Este coral es muy frecuente en el Carbonífero inferior de muchos países, pero en España todavía no se había citado. Nosotros sólo lo hemos encontrado hasta ahora en este nivel.

La figura 1 representa el aspecto general de la roca de este nivel, en la que se destacan claramente los tubos mencionados del coral. La figura 2 muestra una superficie pulimentada de la misma roca, donde se ven los cortes de los tubos producidos por el plano de pulimentación. Las formas diferentes que aparecen son debidas a las diversas orientaciones de los tubos.

#### *Lophophyllum* 1,5 ctErS.

Como hemos dicho, este Tetracoral se presenta poco visible en las muestras del nivel marino. Su aspecto externo, que es difícil de apreciar por no poderse destacar fácilmente los ejemplares de la roca matriz, es el corriente de los corales solitarios: forma cónica curvada (forma de cuerno) y superficie con estrías longitudinales y transversales. Estas son más irregulares y representan líneas de crecimiento. Los tabiques primarios son bastante recios y se encuentran en número próximo a 30. Los secundarios están muy reducidos y no pasan de la zona vesicular periférica, en la que quedan a veces bastante desdibujados. Dicha zona no es de mucho espesor, pero está muy claramente representada. Hacia el centro, los tabiques primarios convergen en una retícula irregular, pero que muestra claramente una lámina en el sentido del tabique principal primitivo y que constituye una columnilla achatada.

La figura 3 representa tres cortes transversales de tres ejemplares, practicados a diferentes alturas del eje.

RICARDO MADARIAGA

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

MAQUINARIA EN GENERAL Y ACCESORIOS

PARA MINAS Y LA MARINA

MARQUES DE SAN ESTEBAN, 66

Teléfono 11-16

GIJÓN

Apartado 27

## 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.

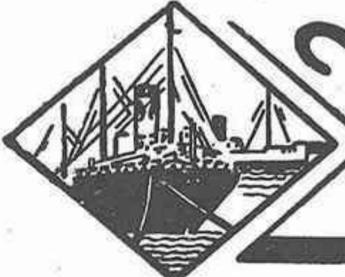
Los productos de esta Fábrica han sido reconocidos y aceptados por el Registro del Lloyd de Londres.

*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.

### FLOTA

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

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



# MERCADO DE FLETES



Los conflictos sociales planteados en esta región durante el pasado mes ocasionaron una importante paralización en su mercado de fletes, ya que la huelga minera tuvo una duración de diez y ocho días y de veintidós la del f. c. de Langreo. Por ello, en los últimos días de junio, al quedar solucionados estos conflictos, que tanto afectaban al tráfico marítimo asturiano, se dejó sentir cierta animación para el cierre de operaciones de fletamento, que si bien no fué tan activa como era de esperar después de cerca de un mes de paro, dió por lo menos lugar a que se colocaran bastantes de los buques que se encontraban disponibles en estos puertos.

En estos días aparecen en el mercado algunas órdenes para cerrar pequeños tonelajes con destino a puertos de Galicia y del Cantábrico; también se solicitan algunos buques de mayor tamaño para los del Sur y Mediterráneo. Pero toda esta demanda no es todavía lo suficiente fuerte para que puedan trabajar normalmente todos los buques que acuden a este tráfico.

Hay una ligera mejoría en los tipos de flete concertados en la pasada quincena sobre los fijados en fechas anteriores, mejoría que por cierto es todavía insuficiente para cubrir los gastos que actualmente tienen los buques. Es de suponer por todo esto que si los armadores no pretenden sufrir importantes pérdidas, continúen insistiendo en su pretensión de alza de precios hasta situarlos en tipos suficientemente remuneradores.

Para el próximo día 5 ha sido convocada una Conferencia Nacional con el fin de tratar de la revisión de las vigentes Bases de trabajo a bordo, pues debido a lo insostenible de la situación creada por las mismas son muchos los conflictos que se provocan a los armadores, y bastantes los buques amarrados para algunos de los cuales gestionan sus propietarios la venta para el desguace.

No experimentan reacción los mercados de retorno que, como en anteriores quincenas, están faltos de órdenes y carecen de interés para los navieros, dados los bajos tipos de flete que se ofrecen.

## ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

### GIJÓN a

|                  |           |           |            |         |
|------------------|-----------|-----------|------------|---------|
| Pasajes          | :.....—V. | 1.800 ts. | Ptas. 14,— | Langreo |
| Zumaya           | .....— »  | 200 ts.   | » 71,50    | Id.     |
| Bilbao           | .....— »  | 540 ts.   | » 12,—     | Id.     |
| Id.              | .....— »  | 800 ts.   | » 11,—     | Id.     |
| Bermeo           | .....— »  | 110 ts.   | » 17,—     | Norte.  |
| Santander        | .....— »  | 360 ts.   | » 12,—     | Langreo |
| Id.              | .....— »  | 200 ts.   | » 11,50    | Id.     |
| Coruña           | .....— »  | 140 ts.   | » 14,—     | Norte.  |
| Id.              | .....— »  | 280 ts.   | » 13,—     | Langreo |
| Vigo             | .....— »  | 350 ts.   | » 17,—     | Fomento |
| Huelva           | .....— »  | 1.500 ts. | » 17,—     | Norte.  |
| Cádiz y Mazarrón | .....— »  | 3.300 ts. | » 17,50    | Langreo |
| Motril           | .....— »  | 2.100 ts. | » 16,—     | Norte.  |
| Barcelona        | .....— »  | 4.400 ts. | » 17,—     | Id.     |

### AVILÉS a

|               |           |         |            |
|---------------|-----------|---------|------------|
| San Sebastián | .....—Vp. | 300 ts. | Ptas. 17,— |
|---------------|-----------|---------|------------|

|           |           |           |            |
|-----------|-----------|-----------|------------|
| Bilbao    | .....—Vp. | 150 ts.   | Ptas. 13,— |
| Ferrol    | .....— »  | 160 ts.   | » 14,—     |
| Vigo      | .....— »  | 460 ts.   | » 15,—     |
| Barcelona | .....— »  | 6.500 ts. | » 18,—     |

### S. E. de PRAVIA a

|           |           |           |             |
|-----------|-----------|-----------|-------------|
| Pasajes   | .....—Vp. | 200 ts.   | Ptas. 14,50 |
| Bilbao    | .....— »  | 200 ts.   | » 12,—      |
| Corcubión | .....— »  | 460 ts.   | » 15,—      |
| Adra      | .....— »  | 2.110 ts. | » 17,—      |

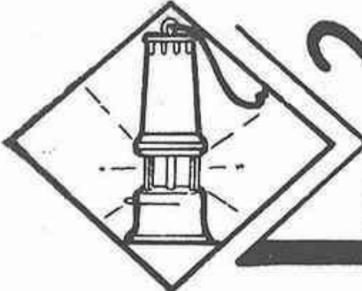
### RETORNOS:

|                     |           |                 |            |
|---------------------|-----------|-----------------|------------|
| Zumaya Gijón        | .....—Vp. | 120 ts. cemento | Ptas. 13,— |
| Bilbao-S. E. Pravia | .....— »  | 200 ts.         | » 10,—     |
| Bilbao-Musel        | .....— »  | 450 ts. mineral | » 5,—      |
| Requejada-Gijón     | .....— »  | 180 ts. sosa    | » 13,20    |
| Villagarcía-Musel   | .....— »  | 300 ts. pinos   | » 11,50    |
| Botanzos-Musel      | .....— »  | 240 ts.         | » 11,50    |

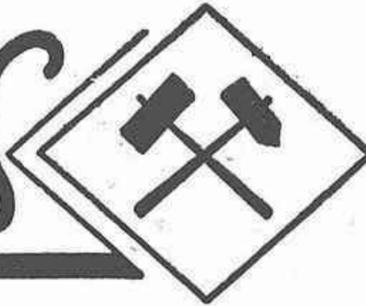
**VILLAR & C<sup>ta</sup> BARCELONA**

FLETAMENTOS ♦ COMPRA Y VENTA DE BUQUES ♦ CONSIGNACIONES  
 6, VIA LAVETANA ♦ Teléfono 23078

Telegramas  
SPANIARD



# MERCADO DE CARBONES



La nota saliente de la pasada quincena fué la firma de un decreto disponiendo la constitución de una Cooperativa comercial para la venta en común de los carbones que produzcan aquellas Empresas hulleras que deseen ingresar en esta organización, la que parece ser comenzará a funcionar inmediatamente, puesto que ya están muy adelantados los trámites necesarios a tal fin.

Con la solución de la huelga del ferrocarril de Langreo, el día 19 del pasado mes, y la de las minas, que reanudaron los trabajos el día 22 del mismo, quedó normalizada la industria hullera asturiana, habiendo en estos días, con tal motivo, cierta actividad en los embarques de carbón para servir los pedidos atrasados por los conflictos planteados en el pasado mes. Sin embargo, a pesar de la paralización habida en casi todo el transcurso de junio, se nota escasa demanda de carbones y poca prisa por parte de los compradores para recibir sus adquisiciones, que, por otra parte, suelen ser de escasa importancia. Han descendido los requerimientos de galletas, como consecuencia de la época actual del año en la que el consumo doméstico se aminora considerablemente; pero los cribados, que corrientemente solían ser bastante solicitados en estos meses para consumo de la flota pesquera, continúan faltos de pedidos. Por todo ello, puede decirse que la desanimación en este mercado sigue revistiendo la misma importancia que en anteriores quincenas, agravada con una perspectiva completamente desfavorable en lo que se refiere a la salida de carbones en

los próximos meses, ya que la generalidad de las industrias consumidoras están trabajando en forma muy restringida. Los últimos datos de existencias disponibles acusan la importante cifra de 416.000 toneladas.

En la segunda quincena de junio fueron muy reducidos los embarques de carbones efectuados por los puertos de Asturias debido a la huelga de las minas y a la del ferrocarril de Langreo, puesto que sólo se hicieron embarques de existencias apiladas en los depósitos de los puertos y por vías del ferrocarril del Norte. Por Avilés se embarcaron en dicha fecha 25.241 tons., 12.730 por Gijón-Musel y 10.078 por San Esteban de Pravia.

Es considerable el número de buques que en estos días se encuentran sometidos a los distintos turnos, pues a causa de los conflictos del pasado mes, los despachos fueron muy limitados y ahora han acudido a estos puertos bastantes buques para cargar, haciendo con ello que las esperas sean un tanto largas.

No hay variación en los precios para suministros de carbones a las industrias obligadas, que continúan siendo así:

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

Se sirven pedidos para los compradores libres a precios inferiores en 4 a 6 pesetas de las cotizaciones indicadas.

**SERVIR pronto y bien es la costumbre de REEM**

---

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

**Sociedad Anónima REEM**

**Apartado 111      OVIEDO      Teléfono 4038**



# MERCADOS EXTRANJEROS



## FLETES

Continúan las condiciones de pesadez y retraimiento a que nos referíamos en la anterior quincena. La demanda de granos no acaba de manifestarse decididamente, y otro tanto acaece con el material de transporte de combustibles líquidos. En el mercado exterior de carbones, tampoco se advierte mejoría y los tipos de cotización son los mismos, sin ninguna tendencia, por ahora, a elevarse.

Los cargadores de la zona del Plata parece que desplegaron en algunos días mayor interés pero sin que el signo de aquellas condiciones variaran, porque esos ligeros indicios no se sostuvieron mucho tiempo. Hay en los mercados de granos una situación de inestabilidad, que hace aquellas circunstancias más patentes que en otros sectores y es, por tanto, donde más se advierten las señales de desanimación. Se hacen fletes de Rosario a cualquier puerto de R. U., buque 5.500 tons., a 18/—. Otro de San Lorenzo a Los Angeles y Vancouver, 7.200 tons., a 14/—.

No hay variaciones apreciables en la zona norteamericana, aunque la oferta de tonelaje no llegó ningún día a ser excesiva. Algunas tentativas se han hecho en el tráfico de hierro de desguaces; se sostiene la demanda de azúcares cubanos y sigue la línea general el tráfico de cereales. Se fleta del sector Norte, con opción de Montreal, Quebec, Sorel, a puertos a elegir de R. U., buque 34.000 qrs., a razón de 2/— por qr.

En los mercados de Extremo Oriente, apenas hay notas dignas de especial mención. Únicamente la demanda de arroz que es más activa, con el natural influjo sobre el tonelaje dedicado a este tráfico. Se fleta de Saigón a Marsella, Burdeos, Dunquerque, buque de 8.500 tons., al tipo de 23/9, para cargar en la segunda decena de julio.

## CARBONES

La demanda en el mercado de Cardiff ha sido esta quincena bastante floja, agudizándose más esta situación desfavorable por las restricciones que se imponen en Francia. La única nota de interés fué en estos últimos días la demanda de los f. c. españoles de Madrid-Zaragoza-Alicante que han formulado un pedido de más importancia que de ordinario, 40.000 tons. de carbones de vapor, para ser entregados en este segundo semestre que comienza hoy. Son muy flojos los requerimientos de cribados en general y de galleta. Los que aparecen mejor situados son los tamaños pequeños y los aglomerados, que en algunos días llegaron a escasear.

Las operaciones de carga en aumento revelan que la situación ha mejorado para las antracitas de Swansea. También mejora la demanda de algunas variedades de cribados, y en general la de grancillas, galletillas y granzas. Tienen asimismo buenas salidas los menudos, que consiguen sostener precios altos.

Siguen afirmando su favorable posición en el conjunto de los mercados ingleses, el de Newcastle. Lo demuestra la cifra de movimiento de Blyth, que llegó en esta última semana a 111.881 tons., es decir, más de 11.000 sobre la misma semana del año pasado. Los menudos alcanzan buenas cotizaciones y activa demanda. Los Tyne, tipos superiores, y las calidades medianas de consumo son muy solicitadas, y lo mismo los carbones para gas.

La situación en el mercado de Glasgow no ha experimentado variaciones, aunque el tono es de firmeza. La demanda de galletillas lavadas continúa bastante activa y las ofertas más bien escasean. Los cribados, en cambio, tienen menos demanda. Los tipos de consumo se cotizan bien y están muy solicitados.

**FRANCIA**

El acuerdo celebrado entre las empresas y sus obreros, aparte del aumento de salarios a que nos referíamos en nuestra impresión anterior, ha fijado el trabajo semanal en 38 y 3/4 horas. Esto ha producido inmediatamente el encarecimiento de los costes y el aumento, por tanto, de los precios del carbón. Los nuevos precios, anunciados ya, no empezarán a regir hasta pasado algún tiempo, y oscilan alrededor de 11 francos más en ton. Mientras se llega a una solución en estos distritos continúan las huelgas y ocupaciones en la cuenca de Lorena, donde los mineros se niegan a aceptar los salarios que se les ofrecen, estimando que son cinco francos más bajos que los que se les han reconocido a los mineros del Norte. El arreglo es, sin embargo, inminente.

**BÉLGICA**

El Jefe del Gobierno se ha dirigido a los elementos productores de la industria minera instándoles para que se reunieran y hallaran una solución a los distintos problemas de tra-

bajo planteados. A consecuencia de esta indecisión se han constituido comités mixtos que tienen en estudio el mejoramiento de los salarios. En lo que no parece se llegue a un acuerdo fácil es en la reducción de la jornada, de 48 horas, que tienen actualmente los mineros a las 40 que demandan. La posibilidad del aumento de los costes y, a seguida, de los precios, ha suscitado la alarma de la industria metalúrgica belga. Se calcula que el precio de los aceros, en su producción total, subiría en más de 450.000 millones de francos al año.

**ALEMANIA**

La producción de carbones en Alemania ascendió en los cinco primeros meses de 1936 a 61.350.000 tons., contra solamente 56 millones en el mismo período del año pasado. Han sido publicados los proyectos de construcción de un canal de 120 millas de longitud, para poner en comunicación el Rhur con los puertos del Norte. Eso representaría la posibilidad de eliminar la competencia inglesa de los puertos del Norte de Alemania, donde Inglaterra ha tenido hasta ahora mercados.

**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**                      **CARDIFF**

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

**MENUDOS**

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

**FEDERACION DE SINDICATOS CARBONEROS DE ESPAÑA**

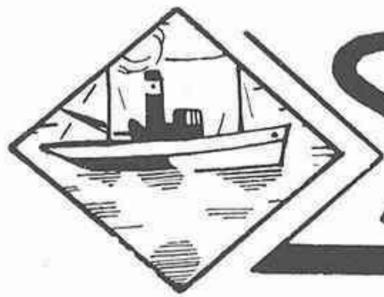
Las industrias, ferrocarriles y organismos oficiales que deban consumir carbón nacional, dirijan sus pedidos a la

**Oficina central: Alcalá, 31 - Teléfono 11948 - Madrid**

Dirección tele { gráfica } FEDERACIÓN  
                          { fónica }

Para consumos de buques deben dirigirse los pedidos al **Sindicato Carbonero Asturiano - Palacio Valdés, 1 - OVIEDO**

Teléfono 1524 :-: Dirección telegráfica y telefónica: SINDULLERO



# SECCIÓN DE PESCA



## BUENAS MAREAS DE FRANCIA

Apenas si quedan barcos trabajando en las playas de este litoral, donde las capturas son nada más que medianas y únicamente los «bous» suelen traer algunas cajas de merluza. Tampoco en los caladeros de la Estaca hay pesqueros de esta matrícula. La flota, en su mayor parte, acude a las costas de Francia e Irlanda, de donde traen buena cantidad de pesca.

Varias fueron las parejas arribadas a este puerto en la quincena pasada que procedían de Grand Sole y Petite Sole, descargando todas ellas mucho pescado y en especial merluza, pescadilla y besugo, sobre todo las que arrastraron en la costa francesa.

La pesca menuda estuvo bastante floja,

pues únicamente hubo días en que se pescó algo de chicharro, pero sin que fuera en cantidad importante.

En cuanto a los precios, se sostuvieron en las excelentes cotizaciones de la anterior quincena, a pesar de que hubo días en que la cantidad de pesca fué muy considerable.

Y esta favorable característica al coincidir con las abundantes caladas traídas por casi todas las parejas, ha hecho que el mes de junio fuese de rendimientos bastante importantes para nuestra flota pesquera.

Los barcos que salieron a la búsqueda de bonito, después de recorrer muchas millas, apenas si han capturado ejemplares; sin embargo, procedente de otros puertos han sido traídas a éste algunas cantidades que se pusieron a la venta alcanzando buenos precios.

Promedio de precios en las ventas de pescado en la Rula de Gijón, desde el 11 al 25 de Junio de 1936

| CLASE DE PESCA | 11   | 12   | 13   | 15   | 16   | 17   | 18   | 19   | 20   | 22   | 23   | 24   | 25   |
|----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Merluza.....   | 3,39 | 2,89 | 3,19 | 1,89 | 1,79 | 1,69 | 1,69 | 2,90 | 3,40 | 2,—  | 2,59 | 3,49 | 3,36 |
| Pescadilla.... | 2,08 | 1,28 | 1,78 | 1,65 | 1,23 | 1,40 | 1,34 | 2,39 | 1,38 | 1,38 | 2,12 | 1,63 | 1,45 |
| Besugo.....    | 1,39 | 1,09 | 1,24 | 1,—  | 0,89 | 1,29 | 1,09 | 1,40 | 1,30 | 1,—  | 1,04 | 1,20 | 0,97 |
| Panchos.....   | 0,79 | 0,80 | 0,74 | 0,56 | 0,71 | 0,56 | 0,72 | 0,83 | 0,95 | 0,76 | 0,38 | 1,—  | 0,67 |
| Gallos.....    | 1,22 | 1,—  | 1,33 | 1,29 | 1,—  | 1,27 | 1,18 | 1,56 | 1,29 | 1,12 | 1,36 | 1,30 | 1,32 |
| Congrio.....   | 2,—  | 1,69 | 1,80 | 1,68 | 1,50 | 1,63 | 1,70 | »    | 1,80 | 1,69 | 1,47 | 2,—  | 1,80 |
| Mero.....      | 2,43 | »    | »    | »    | »    | »    | »    | »    | »    | »    | »    | 2,11 | »    |
| Salmonetes...  | 2,—  | 1,49 | 1,79 | 1,93 | 1,50 | 2,—  | 1,69 | 2,07 | 2,—  | 1,89 | 2,03 | 2,49 | 1,50 |
| Barbadas.....  | 0,85 | »    | 1,—  | 0,86 | »    | 1,—  | »    | 1,27 | 1,—  | »    | 0,93 | 1,—  | »    |
| Reyes.....     | 1,50 | »    | 1,47 | »    | »    | 1,22 | »    | »    | »    | »    | »    | »    | »    |
| Matute.....    | 0,65 | 0,50 | 0,52 | 0,43 | 0,39 | 0,43 | 0,40 | 0,66 | 0,50 | 0,50 | 0,42 | 0,50 | 0,38 |
| Pelao.....     | 0,45 | 0,50 | 0,45 | 0,46 | 0,50 | 0,54 | 0,50 | 0,40 | 0,50 | 0,50 | 0,44 | 0,60 | 0,42 |
| Chicharro....  | 0,46 | 0,35 | »    | 0,45 | »    | »    | »    | »    | »    | »    | »    | »    | »    |
| Rodaballo....  | »    | 2,02 | »    | 2,08 | 2,06 | 2,46 | 1,94 | »    | 2,05 | »    | »    | »    | »    |
| Congria.....   | »    | 1,50 | »    | »    | 1,10 | 0,57 | 1,29 | »    | »    | 1,29 | 0,63 | 1,46 | »    |
| Potas.....     | »    | »    | »    | »    | »    | »    | 0,68 | »    | 0,67 | 0,60 | »    | »    | »    |

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

# MUSEL

Movimiento habido en los turnos para la carga de carbón

| FECHAS                                   |           | NOMBRE DEL BUQUE                | Toneladas | DESTINO        |
|--|-----------|---------------------------------|-----------|----------------|
| Petición de turno                        | SALIDA    |                                 |           |                |
| ===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO ===== |           |                                 |           |                |
| 6 Mayo.                                  | 25 Junio. | Ntra. Sra. del Carmen . . . . . | 5.500     | Barcelona.     |
| 20 íd.                                   | cargando  | Ciaño . . . . .                 | 2.000     | Id.            |
| 25 íd.                                   | esperando | Urola . . . . .                 | 6.000     | Id.            |
| 6 Junio.                                 | »         | Inocencio Figaredo . . . . .    | 4.800     | Id.            |
| ===== MUSEL - LANGREO.— 2.º TURNO =====  |           |                                 |           |                |
| 19 Mayo.                                 | cargando  | Ciaño . . . . .                 | 5.500     | Barcelona.     |
| 21 íd.                                   | esperando | R. Alonso R. . . . .            | 6.900     | Id.            |
| 30 íd.                                   | »         | Mina Carrio . . . . .           | 3.700     | Valencia.      |
| 15 Junio.                                | »         | Sotón. . . . .                  | 1.900     | Bilbao.        |
| 24 íd.                                   | »         | Udondo . . . . .                | 3.300     | Barcelona.     |
| ===== MUSEL - LANGREO.— 3.º TURNO =====  |           |                                 |           |                |
| 5 Mayo.                                  | cargando  | Mina Piquera. . . . .           | 5.000     | Barcelona.     |
| 22 íd.                                   | esperando | Ita . . . . .                   | 3.500     | Cádiz.         |
| 11 Junio.                                | »         | V. Ruiz Senén . . . . .         | 5.750     | Barcelona.     |
| 16 íd.                                   | »         | C. de Tarragona . . . . .       | 1.000     | Bilbao.        |
| ===== MUSEL - LANGREO.— 4.º TURNO =====  |           |                                 |           |                |
| 19 Mayo.                                 | 23 Junio. | San Eduardo . . . . .           | 300       | Bilbao.        |
| 27 íd.                                   | cargando  | M. Junquera . . . . .           | 620       | Id.            |
| 27 íd.                                   | esperando | Astillero . . . . .             | 480       | Zumaya.        |
| 20 Junio.                                | »         | José María . . . . .            | 500       | Pasajes.       |
| 22 íd.                                   | »         | Hernani . . . . .               | 420       | San Sebastián. |
| 22 íd.                                   | »         | M. Santiuste . . . . .          | 500       | Santander.     |
| ===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====   |           |                                 |           |                |
| 8 Junio.                                 | 9 Junio.  | Hernani . . . . .               | 420       | San Sebastián. |
| 8 íd.                                    | 10 íd.    | Sotón. . . . .                  | 1.900     | Bilbao.        |
| 10 íd.                                   | 11 íd.    | Llodio . . . . .                | 900       | Id.            |
| 11 íd.                                   | 11 íd.    | Araitz Mendi. . . . .           | 1.200     | Barcelona.     |
| 15 íd.                                   | 16 íd.    | Goya. . . . .                   | 150       | Bilbao.        |
| 16 íd.                                   | 17 íd.    | Mina Coto. . . . .              | 360       | Santander.     |
| 13 íd.                                   | 15 íd.    | Marqués de Chavarri. . . . .    | 4.600     | Tarragona.     |
| 15 íd.                                   | 15 íd.    | Melchuca. . . . .               | 120       | Bilbao.        |
| 25 íd.                                   | cargando  | Sama . . . . .                  | 1.000     | Id.            |

# - GIJON

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

| FECHAS   |           | NOMBRE DEL BUQUE           | Toneladas | DESTINO        |
|--|-----------|----------------------------|-----------|----------------|
| Petición de turno  | SALIDA    |                            |           |                |
| ===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS ===== |           |                            |           |                |
| 27 Mayo.   | cargando  | Elanchove . . . . .        | 7.000     | Barcelona.     |
| 28 id.   | 11 Junio. | Araitz Mendi. . . . .      | 4.300     | Id.            |
| 4 Junio.   | 16 id.    | Ruda. . . . .              | 480       | Vigo.          |
| 8 id.  | 9 id.     | Mari Elvira . . . . .      | 580       | Bilbao.        |
| 8 id.  | cargando  | Mont Seny . . . . .        | 840       | Pasajes.       |
| 8 id.  | 9 Junio.  | Melchuca. . . . .          | 120       | Ferrol.        |
| 11 id.   | 23 id.    | Sama. . . . .              | 1.000     | Bilbao.        |
| 15 id.   | cargando  | Llodio . . . . .           | 900       | Id.            |
| 17 id.   | esperando | Río Miera . . . . .        | 1.000     | Id.            |
| 22 id.   | »         | Evaristo . . . . .         | 60        | Navia.         |
| 23 id.   | »         | S. Martín. . . . .         | 700       | Valencia.      |
| 23 id.   | »         | Mari Elvira . . . . .      | 540       | Bilbao.        |
| 24 id.   | »         | Udondo . . . . .           | 3.000     | Barcelona.     |
| 24 id.   | »         | Capricho. . . . .          | 134       | Coruña.        |
| ===== GIJON - DARSENA. — F. C. DE LANGREO =====              |           |                            |           |                |
| 25 Mayo.   | cargando  | San Jorge . . . . .        | 250       | Bilbao.        |
| 28 id.   | esperando | Aller. . . . .             | 200       | San Sebastián. |
| 2 Junio.   | »         | Gaviota . . . . .          | 300       | Bilbao.        |
| 10 id.   | »         | Roberto . . . . .          | 180       | Zumaya.        |
| 10 id.   | »         | Josefa . . . . .           | 300       | Vigo.          |
| 19 id.   | »         | Josefa Mari . . . . .      | 230       | Villagarcía.   |
| 19 id.   | »         | Carmen . . . . .           | 150       | Vigo.          |
| 19 id.   | »         | Amelia . . . . .           | 230       | Santander.     |
| 22 id.   | »         | José G. Trevilla . . . . . | 250       | Zumaya.        |
| 22 id.   | »         | Ana . . . . .              | 280       | Pasajes.       |
| 24 id.   | »         | Caranza . . . . .          | 550       | Bilbao.        |
| 25 id.   | »         | Juanes . . . . .           | 200       | San Sebastián. |

# AVILÉS

Relación del carbón embarcado por este puerto durante la 2.<sup>a</sup> decena de Junio de 1936

| FECHA DE                               |           | NOMBRE DEL BUQUE            | Toneladas     | DESTINO      |
|--|-----------|-----------------------------|---------------|--------------|
| Entrada                                | Salida    |                             |               |              |
| <b>2.<sup>a</sup> decena de Junio.</b> |           |                             |               |              |
| 11 Junio                               | 12 Junio. | Caruso . . . . .            | 1.343         | Pasajes.     |
| 11 id.                                 | 12 id.    | Iturri Ripa . . . . .       | 280           | Requejada.   |
| 11 id.                                 | 12 id.    | Cabo Sacratif. . . . .      | 40            | Ferrol.      |
| 11 id.                                 | 12 id.    | Begoña 7. . . . .           | 10            | Santa Marta. |
| 12 id.                                 | 12 id.    | Arnao . . . . .             | 85            | Requejada.   |
| 11 id.                                 | 12 id.    | Asturias . . . . .          | 2             | Luarca.      |
| 12 id.                                 | 13 id.    | Amador . . . . .            | 1.930         | Sevilla.     |
| 13 id.                                 | 13 id.    | Marzo . . . . .             | 365           | Santander.   |
| 11 id.                                 | 13 id.    | Mariavi . . . . .           | 235           | Coruña.      |
| 13 id.                                 | 15 id.    | Sancho Panza . . . . .      | 206           | Betanzos.    |
| 14 id.                                 | 15 id.    | Arnao . . . . .             | 6             | Requejada.   |
| 4 id.                                  | 16 id.    | Iñake . . . . .             | 3.250         | Málaga.      |
| 13 id.                                 | 16 id.    | José María . . . . .        | 517           | Pasajes.     |
| 7 id.                                  | 17 id.    | Abando . . . . .            | 2.589         | Málaga.      |
| 15 id.                                 | 17 id.    | Mari Begoña . . . . .       | 438           | Santander.   |
| 17 id.                                 | 17 id.    | Mariano Benlliure . . . . . | 150           | Requejada.   |
| 16 id.                                 | 17 id.    | Iturri Ripa . . . . .       | 390           | Santander.   |
| 17 id.                                 | 17 id.    | José G. Trevilla . . . . .  | 250           | Requejada.   |
| 17 id.                                 | 17 id.    | Quenje . . . . .            | 94            | Vivero.      |
| 14 id.                                 | 18 id.    | Maruja y Aurora . . . . .   | 3.275         | Barcelona.   |
| 16 id.                                 | 18 id.    | Briquetas Zorroza. . . . .  | 2.510         | Bilbao.      |
| 16 id.                                 | 18 id.    | Ruda. . . . .               | 425           | Vigo.        |
| 13 id.                                 | 18 id.    | Ana . . . . .               | 291           | Pasajes.     |
| 18 id.                                 | 18 id.    | Rola . . . . .              | 116           | Tarragona.   |
| 18 id.                                 | 18 id.    | Emma . . . . .              | 98            | Santoña.     |
| 17 id.                                 | 18 id.    | Arnao . . . . .             | 78            | Requejada.   |
| 11 id.                                 | 19 id.    | Cóndor . . . . .            | 114           | Santoña.     |
| 13 id.                                 | 20 id.    | José Tartiere. . . . .      | 3.446         | Valencia.    |
| 18 id.                                 | 20 id.    | Mari Eli . . . . .          | 1.478         | Vigo.        |
| 17 id.                                 | 20 id.    | Lekeitiara . . . . .        | 212           | Coruña.      |
| 20 id.                                 | 20 id.    | Iturri Ripa . . . . .       | 400           | Santander    |
| 19 id.                                 | 20 id.    | Lolina . . . . .            | 410           | Requejada.   |
| 11 id.                                 | 20 id.    | Covadonga . . . . .         | 114           | Ribadeo.     |
| 20 id.                                 | 20 id.    | Quenje . . . . .            | 94            | Vivero.      |
| <b>TOTAL...</b>                        |           |                             | <b>25.241</b> |              |

## JUAN GARCÍA LÓPEZ

(Sucesor de Viuda de Manuel G. Morán)

### EFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

Depositario exclusivo de la Vacuum Oil C<sup>o</sup> S. A. E.

Aceites para la Marina MOBIL OILS :-: Empaquetaduras y juntas BELDAM  
Cables de Alambre ingleses "British Ropes Ltd." - Cadenas de la casa "Old Hill"  
con certificado del "LLOYD'S" y todo lo concerniente a ferretería naval, de la  
casa "Gotscher & C.<sup>o</sup>", de Birmingham

**San Juan de Nieva (Avilés)**

Telegramas }  
Telefonemas } **MORÁN-AVILÉS**

# SAN ESTEBAN DE PRAVIA

Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la 2.<sup>a</sup> decena de Junio de 1936

| FECHA DE  |           | NOMBRE DEL BUQUE                       | Toneladas | DESTINO        |
|-----------|-----------|--|-----------|----------------|
| Entrada   | Salida    |  |           |                |
|           |           | <b>2.<sup>a</sup> decena de Junio.</b> |           |                |
| 11 Junio. | 12 Junio. | Aurora . . . . .                       | 984       | Bilbao.        |
| 8 id.     | 13 id.    | Alejandro . . . . .                    | 406       | San Sebastián. |
| 11 id.    | 13 id.    | Mariano Benlliure . . . . .            | 135       | Espasantes.    |
| 11 id.    | 14 id.    | Maruja y Aurora . . . . .              | 3.360     | Barcelona.     |
| 14 id.    | 15 id.    | Mari Carmen . . . . .                  | 336       | Vigo.          |
| 15 id.    | 15 id.    | El Caudal . . . . .                    | 1.061     | Bilbao.        |
| 12 id.    | 15 id.    | Juanes . . . . .                       | 16        | Gijón.         |
| 13 id.    | 16 id.    | Lolina . . . . .                       | 422       | Pasajes.       |
| 16 id.    | 17 id.    | Aurora . . . . .                       | 1.020     | Bilbao.        |
| 16 id.    | 18 id.    | Rola . . . . .                         | 1.652     | Tarragona.     |
| 16 id.    | 18 id.    | Margarita . . . . .                    | 281       | Betanzos.      |
| 20 id.    | 20 id.    | Mari Carmen . . . . .                  | 375       | Vigo.          |
|           |           | TOTAL...                               | 10.078    |                |

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**

# EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

Toneladas de carbón embarcadas por los diferentes cargaderos que se citan durante la 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> decena de Junio de 1936

|   |                             | 1. <sup>a</sup> DECENA | 2. <sup>a</sup> DECENA |
|---|-----------------------------|------------------------|------------------------|
| <b>MUSEL</b>                                  |                             |                        |                        |
| Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.....    | Turno 1. <sup>o</sup> ..... |                        | 1.780,00               |
|   | Id. 2. <sup>o</sup> .....   |                        | 2.020,95               |
|   | Id. 3. <sup>o</sup> .....   |                        | 620,00                 |
|   | Id. 4. <sup>o</sup> .....   |                        |                        |
|   | Grúas chicas.....           |                        | 52,01                  |
| <b>MUSEL</b>                                  |                             |                        |                        |
| Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P..... | Cargaderos .....            | 20.573,76              | 7.231,12               |
|   | Grúas chicas.....           | 2.016,66               | 658,79                 |
| <b>GIJÓN-DARSENA</b>                          |                             |                        |                        |
| Vías de Langreo.-Cargadero del F. C. ....     | Cargaderos .....            |                        |                        |
|   | Muelles.....                | 420,00                 | 368,00                 |
| Totales en las dos decenas.....               |                             | 23.010,42              | 12.730,58              |
| <b>AVILÉS</b> .....                           |                             | 28.822,00              | 25.241,00              |
| <b>SAN ESTEBAN DE PRAVIA</b> .....            |                             | 16.880,00              | 10.078,00              |

## CEMENTO FRADERA, S.A.

### PORTLAND ARTIFICIAL LANDFORT



LANDFORT  
VALLCARCA

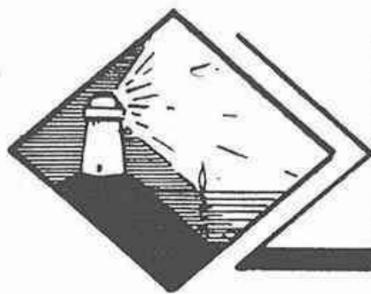
DESPACHO:

RONDA DE LA UNIVERSIDAD, 31

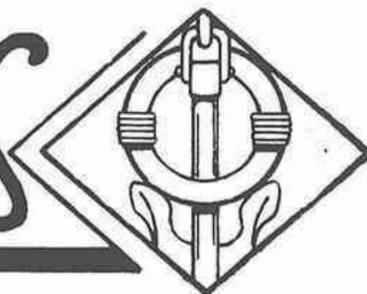
**BARCELONA**

Teléfono n.º 13067

DIRECCIÓN TELEGRAFICA: "LANDFORT"



# INFORMACIONES VARIAS



## COMPRA VENTA DE BUQUES

Vapor «Adriático»; casco de acero, de 3.024 toneladas de registro bruto y 1.873 netas. Construido en West Hartlepool en el año 1902. Vendido por D. Agustín Mutiozabal, de Bilbao, a Mr. A. H. Smith Shenfield, de Essex.

Vapor «Gordejuela»; casco de acero, de 1.951 toneladas de registro bruto y 1.095 netas. Vendido por los Sres. Maura y Arestí, de Bilbao, a los Sres. Perozanz Hermanos, de Bilbao, en 107.500 pesetas para desguace.

## CAMBIO DE RAZÓN SOCIAL

La Casa de efectos navales en gran escala establecida en Avilés desde muy antiguo y que venía figurando a nombre de la Viuda de Manuel G. Morán, ha traspasado su negocio a nuestro particular amigo D. Juan García López, hijo y sucesor de aquélla, que seguramente ha de regirla con igual celo y competencia que sus antecesores.

Nos complacemos en hacerlo público para conocimiento general, al tiempo que enviamos nuestra felicitación y deseamos muchas prosperidades en su negocio al nuevo dueño.

## BENEFICIOS DE HULLERAS DE TURÓN

En la Memoria ultimamente publicada por la Sociedad Hulleras de Turón, correspondiente al ejercicio de 1935, se hace constar que las minas propiedad de la misma produjeron en dicho período 790.417 toneladas de hulla bruta y 553.292 de lavada.

Los beneficios del ejercicio representan 432.203 pesetas, que vienen a disminuir las pérdidas de los tres ejercicios anteriores hasta 333.771 pesetas.

## COTIZACIÓN DE NAVIERAS

La cotización en Bolsa de las acciones navieras durante la última quincena casi se puede

decir que ha sido nula. Los cambios son nominales ya que la oferta de los vendedores no se la controla por ausencia absoluto de dinero.

Se ha hecho una operación de Sotas a fin de mes a 377 contra 390 del cambio último de contado.

## PÉRDIDAS DE TONELAJE

La lista de accidentes marítimos recientemente publicada por el Bureau Veritas, se refiere a los ocurridos en el último mes de abril, y según esos datos han sido eliminados del Registro 69 vapores, 10 motonaves.

Vapores. — Varados, 9; colisión, 3; hundidos, 8; abandonados, 1; desaparecidos, 1; desguazados, 42; convertidos, 5.

Motonaves y equipados con motores. — Varados, 3; colisión, 1; incendiado, 1; hundidos, 2; abandonado, 1; desguazado, 1 convertido, 1.

Veleros. — Varados, 2; desguazados, 14; convertidos, 1.

La nacionalidad era la siguiente:

Vapores. — 10, Yanquis; 1, belga; 26, ingleses; 1, chino; 1, danés; 1, holandés; 2, fineses; 3, alemanes; 2, griegos, 3, italianos; 6, japoneses; 1, noruego; 1, portugués; 2, rusos; 1, español; 3, suecos; 3, turcos; 1, venezolano; 1, yugoeslavo.

Motonaves y auxiliares. — 1, brasileño; 3, ingleses; 1, italiano; 1, japonés; 2, noruegos; 2, suecos.

Veleros. — 13, yanquis; 2, ingleses; 1, francés; 1, portugués.

Los 42 vapores desguazados durante dicho mes, sumaban 81.116 tons.; integraban dicha cifra: 9, americanos, por 19.693 tons. gruesas; 16, ingleses, 44.661; 1, belga, 250; 1, danés, 2.246; un holandés, 855; 1, finés, 4.905; 3, alemanes, 721; 1, griego, 3.828; 2, italianos, 669; 1, japonés, 228; 1, portugués, 874; 1, ruso, 167; 1, español, 1818, y un venezolano, 200.

EL POTENCIAL CARBONERO DE INGLATERRA Y SUS PROBLEMAS INMEDIATOS

Hace unos días en una de esas curiosas «Cartas al Director» que aparecen en los periódicos ingleses, a veces patrocinando temas de verdadero interés, se abordaba un aspecto relacionado con el problema carbonero en Inglaterra y en la sobreproducción. Andrew Mc Cosh, en uno de sus artículos, calculaba la producción potencial inglesa en una cifra que varía de 300 a 330 millones de toneladas. El articulista mantenía su opinión de que si esa cifra sobrepasaba las actuales necesidades, como se repite en Inglaterra, es un disparate mantenerla por encima de su demanda: «Hay que ir, decía, a una concentración de la producción hasta el límite adecuado, por medio de las amalgamaciones».

Pero Mc Cosh no es pesimista y dice que se exagera en cuanto al exceso de la producción sobre el consumo, que es apenas, de un 8,5 por ciento, refiriéndose siempre a las ne-

cesidades actuales. Hay muchos grupos mineros que cesaron de producir y que, probablemente, no han de volver a las actividades.

Las amalgamaciones y arreglos pueden tender a que esos grupos se mantengan apartados de la producción—entren en actividad de nuevo solo los de más capacidad productora y mejor rendimiento.

LOS FLETES INGLESES PARA ESPAÑA

La Cámara de Navegación del Reino Unido, en su último Boletín publica la siguiente nota con respecto al cobro de fletes para España: «Con referencia al reciente acuerdo para el establecimiento de un orden en los pagos de fletes de «tramps» formulados en libras esterlinas pagaderos en España a los armadores ingleses, se ha suscitado la cuestión de la forma en que a este respecto ha de ser resuelta la posición de los fletes expresados en pesetas. Los armadores de los buques que sirven a dicho tráfico deberán en lo futuro cotizar sus fletes en libras esterlinas».



## El martillo picador CA

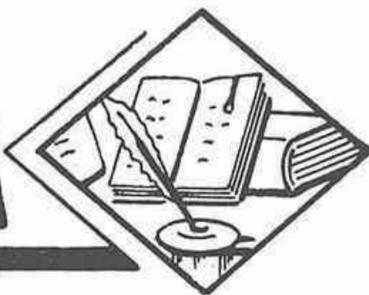
el preferido por los mineros

**Flottmann**

S. A.  
MADRID.-Jorge Juan, 51



# LEGISLACIÓN MARÍTIMA



RESOLVIENDO SE EXIJA EL EM-  
BARQUE DE DOS FOGONEROS  
HABILITADOS EN LOS BUQUES  
DE PESCA DE MENOS DE 40 HP

Ilmo Sr.: Recibidas en la Dirección general de la Marina mercante solicitudes interesando se exija el embarco de dos Fogoneros habilitados en los buques de pesca de menos de 40 H-P nominales de fuerza de máquina, cuando la travesía exceda de 24 horas,

Este Ministerio, a propuesta de dicha Dirección general y considerando justa la petición, ha resuelto derogar la Orden Ministerial de 12 de mayo de 1933 («Diario Oficial del Ministerio de Marina» número 133) que Modificó el Reglamento de Maquinistas Navales de 2 de noviembre de 1925 para este caso; debiendo, por tanto, exigirse para el despacho de los barcos de pesca al principio citados, cuando la travesía exceda de veinticuatro horas, 2 Fogoneros habilitados o dos primeros Mecánicos, según que el medio de propulsión sea el vapor o el motor, a tenor de lo dispuesto en el epígrafe «Buques de pesca» del artículo 9.º del Reglamento de Maquinistas Navales de referencia.

Madrid, 6 de junio de 1936.

DISPONIENDO QUE A  
LOS PATRONES DE BU-  
QUES DE VELA SE LES  
AMPLÍE EL NOMBRA-  
MIENTO :: :: :: ::

Ilmo. Sr.: Teniendo en cuenta el gran

número de veleros dotados de motor auxiliar, y a fin de resolver la aptitud de los patrones de vela para el mando de esos motoveleros, y sobre las dificultades que a los referidos profesionales se presentan para cubrir las prácticas necesarias a la obtención del título de vapor,

Este Ministerio, visto lo informado por los organismos competentes de esa Dirección general, ha tenido a bien disponer que a los patrones de cabotaje con nombramiento para velero que cuenten con un año de navegación en buques de propulsión mecánica, se les amplíe el nombramiento de su clase, y dentro de los límites consignados en el mismo, para poder mandar motoveleros. En cuanto a los patrones de vela que aspiren al título de vapor, se les considerarán válidos los días de mar y navegación efectuados en motoveleros para poder prestar el examen correspondiente.

Madrid, 6 de junio de 1936.

REGLAMENTANDO EL  
SERVICIO DE AMARRE  
Y DESAMARRE DE BU-  
QUES :: :: :: ::

Ilmo. Sr.: El personal que presta en los puertos el servicio material de amarre y desamarre de buques bajo dirección de los Prácticos o de sus propios Capitanes, debe acreditar que posee la necesaria aptitud física y los conocimientos precisos de manejo de cabos y de embarcaciones menores, ya que del desempeño de su cometido depende, en ocasiones, el éxito de las maniobras, y, por tanto, la seguridad de los buques y el buen orden que debe existir en los puertos.



**PINTURAS SUBMARINAS**

*Muñuzuri, Lefranc, Ripolin. S.A.*

**APARTADO 49 BILBAO**

A tal fin, este Ministerio ha dispuesto que, sin perjuicio de respetar el personal que actualmente preste servicio allá donde existan con anterioridad contratos particulares en vigor para la prestación del mismo, y la libertad de los Capitanes de los buques para amarrar y desamarrar con sus propias tripulaciones, se reglamente el servicio de referencia en cada puerto por la respectiva Junta local de Practicajes, quien deberá además proponer previamente a esa Dirección general, para su aprobación, si procede, las tarifas que deben regir y modo de acreditar las condiciones físicas y profesionales que debe reunir el personal que lo desempeñe, el cual será nombrado por la Autoridad marítima local, a propuesta de los Prácticos del puerto respectivo, y provisto, en todo caso, de un carnet que le acredite para ejercer su profesión.

Madrid, 15 de Junio de 1936.

CONVOCANDO A UNA CONFERENCIA  
DE CONSIGNATARIOS Y PERSONAL  
PORTUARIO DEL CANTÁBRICO :: ::

Ilmo Sr.: A fin de examinar la posibilidad de atender a las justas aspiraciones mostradas por el personal portuario del litoral cantábrico, de crear

una institución de subsidio de paro forzoso y de jubilación en favor de dicho personal y acordar las medidas a ello conducentes,

Este Ministerio ha dispuesto se convoque a una Conferencia, que se reunirá en Madrid, en el edificio del Ministerio de Trabajo, Sanidad y Previsión, el próximo lunes día 29 del actual, a las once de la mañana.

Se considerarán convocadas a dicha Conferencia:

a) Las Asociaciones de consignatarios de puertos de San Sebastián y Pasajes Bilbao, Santander, Gijón, La Coruña y Vigo, cada una de las cuales designará un representante.

b) Los consignatarios de los puertos de San Esteban de Pravia, Avilés y Villagarcía, los cuales, en reunión que convocarán los Alcaldes de las poblaciones respectivas, designarán un representante por cada puerto.

c) Los Sindicatos de obreros del puerto, de todas las poblaciones anteriormente indicadas, cada uno de los cuales podrá designar un representante.

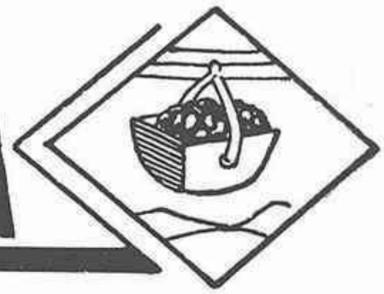
La Conferencia será presidida por un funcionario que oportunamente se designará.

Madrid, 24 de junio de 1936.

**COMPañIA ESPAÑOLA DE MOTORES DEUTZ**  
OTTO LEGÍTIMO, S. A.  
Serrano, 16, 1.º — MADRID — Apartado 360



# LEGISLACIÓN MINERA



DEROGANDO EL PÁRRAFO SEXTO DEL  
ARTÍCULO 30 Y EL SÉPTIMO DEL 32 DEL  
DECRETO DE 18 DE FEBRERO DE 1935

El Decreto de 18 de febrero de 1935, establecía unos cupos de porcentaje de producción y venta que repartirían exacta y equitativamente entre los diferentes Sindicatos y entre cada uno de los productores que los constituyen la total demanda del mercado nacional.

En la misma disposición se establecían las compensaciones necesarias para hacer efectivos los citados cupos de participación, así como las reglas detalladas para la fijación de éstos y aquéllas, y entre ellas las consignadas en el penúltimo párrafo del artículo 30 y el 7.º del artículo 32, en los que se reconoce a cada Sindicato o productor el derecho a una venta mínima del 90 por 100 de la que hubiesen efectuado el año 1932.

Este derecho, debido a la disminución experimentada por el consumo de carbones, conduce actualmente a la fijación de cupos excesivos e introduce una desigualdad entre los diversos Sindicatos o productores, ya que en unos casos las cantidades determinadas en esa forma pueden ser superiores a sus ventas reales y en otros resultan evidentemente inferiores, todo lo cual desvirtúa los fines perseguidos al establecer los cupos y compensaciones e impide obtener del sistema toda la eficacia necesaria.

En atención a lo expuesto, de acuerdo con el Consejo de Ministros y a propuesta del de Industria y Comercio,

Vengo en decretar:

Artículo único. Se deroga el párrafo sexto

del artículo 30 y el séptimo del artículo 32 del Decreto de 18 de febrero de 1935.

El Pardo, 18 de Junio de 1936.

SEÑALANDO LA JORNADA DE  
TRABAJO EN LAS EXPLOTACIONES  
MINERAS DE CARBÓN —

Artículo 1.º La jornada ordinaria que se fija en el art. 32 del Decreto de 1.º de julio de 1931, Ley de 9 de setiembre del mismo año, para los trabajos subterráneos definidos en el grupo primero del art. 31 de la misma disposición, quedará reducida en las explotaciones mineras de carbón a la jornada semanal de cuarenta horas.

Art. 2.º La jornada máxima que se fija en el art. 34 del decreto de 1.º de julio de 1931 (Ley de la República de 9 de setiembre del mismo año), para las labores a que hace referencia el apartado segundo del artículo 31 de la citada disposición legal, quedará reducida en las explotaciones mineras de carbón a la jornada semanal de cuarenta y cuatro horas

Art. 3.º Las disposiciones del presente Decreto entrarán en vigor a partir de 1.º de julio próximo. Por los Jurados mixtos competentes se acordará previamente la forma en que habrán de aplicarse las nuevas jornadas, teniendo en cuenta que en ningún caso las horas de trabajo de cada día podrán exceder de los límites fijados en los artículos 33 y 34 de la disposición legal citada.

Art. 4.º Las reducciones de jornadas que se establecen por el presente Decreto no implicarán reducción alguna en los salarios que rigen en la actualidad.

El Pardo, a 18 de junio de 1936.

**COMPRESORES DE AIRE  
MATERIAL NEUMÁTICO**

**Atlas Diesel**  
S. A. E.

**MOTORES DIESEL  
MARINOS Y FIJOS**

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

# INFORMACIÓN PARA MINAS

## SOLICITUDES DE REGISTRO

D. Lucio Suárez Canseco, vecino de Oviedo, ha presentado solicitud de registro de 12 hectáreas de la mina de hierro, que se conocerá con el nombre de «Luz», sita en Lebreo, concejo de El Franco. Fué admitido este registro con el número 23.912.—(B. O. 12 junio 1936).

—D. Ángel Sánchez Santos, vecino de Oviedo, ha presentado solicitud de registro de cincuenta y dos hectáreas, de la mina de antracita que se conocerá con el nombre de «Luisa», sita en el paraje llamado El Redondo, parroquia de Campomanes, concejo de Lena. Fué admitido este registro con el número 23.911.—(B. O. 15 junio 1935).

D. Miguel Álvarez González, vecino de Laviana, representante de D. José Fradera Camps, ha presentado solicitud de registro de demasía hectáreas de la mina de hulla que se conocerá con el nombre de «Demasía a la mina La Discreta», sita en la parroquia de Villoria, concejo de Laviana, lindante con «La Discreta», núm. 13.140, «Guillermina», núm. 12.578, «Serafina», núm. 18.225, «Aumento a Serafina», núm. 18.481. Fué admitido con el n.º 23.720.—(B. O. 26 de Junio 1936).

## DESLINDE DE MINAS

En los días 20 al 28 de junio de 1936 se han practicado las operaciones de campo para el deslinde de las minas «Pilar» (núm. 23.495), y «Esperanza» (núm. 10.401), sitas en las parroquias de Vega de Renegos y otras del término municipal de Cangas del Narcea.

## AUTORIZANDO ESTABLECER

### UNA ESCOMBRERA — —

1.ª Se autoriza a la Sociedad «Minas del Peñón y del Casar», para ocupar con los escombros procedentes del laboreo de dichas minas el álveo del arroyo Cadabal, en términos de la Hueria de San Juan del Ayuntamiento de Mieres (Oviedo), quedando de este modo legalizadas las obras construídas, que se encuentran ejecutadas sensiblemente de acuerdo con el proyecto que sirvió de base al expediente suscrito en 1932 por el Ingeniero de Minas D. Luis Sela Figaredo, a cuyo

efecto se aprueba como acta de reconocimiento final la levantada con ocasión de la confrontación del referido proyecto.

2.ª Se autoriza igualmente a la Sociedad «Minas del Peñón y del Casar», para ocupar las márgenes del arroyo Casar en términos de la mencionada Hueria de San Juan del referido Ayuntamiento, con los escombros procedentes del laboreo de dichas minas quedando así legalizadas las escombreras establecidas en la actualidad.

(B. O. de 22 de junio de 1936).

## OPERACIONES DE RECONOCIMIENTO Y DEMARCACIÓN :—:

Del 21 al 28 de junio de 1936:

«Maruja 1.ª», núm. 23.854, en el concejo de Cangas del Narcea, paraje Peñablanca, interesado don Aliredo de Ron González, representante D. Manuel Urdangaray, vecino de Oviedo, colindante con la mina «Rufina», núm. 23.585.

Del 22 al 29 de idem:

«Castaño», núm. 23.872, en Cangas del Narcea, paraje Gillón, interesado don Francisco Castaño García.—(B. O. 19 de junio de 1936).

## EXPROPIACIONES

Firme y consentido el Decreto de este Gobierno, fecha cuatro del actual mes, por el que se declaró la necesidad de la ocupación de 153,50 metros cuadrados en la finca «Las Murias», sita en Moreda (Aller), propia de don Manuel Tapiella Alonso, vecino de Barraca (Aller), para ser destinados a necesidades de la explotación del «Grupo Legalidad», perteneciente a la Sociedad «Hullera Española», se ha acordado, a propuesta de la Jefatura de Minas, que se notifique a los interesados que en el improrrogable plazo de ocho días, contados a partir de la notificación, comparezcan ante la Alcaldía de Aller y nombren el perito que a cada uno haya de representar en la tasación de la superficie a expropiar, el que para ser aceptado ha de reunir las condiciones que determinan los artículos 21 de la ley vigente de Expropiación forzosa, el 32 de su Reglamento y los Reales decretos de 4 junio de 1881 y 6 de noviembre de 1903.—(B. O. 25 junio 1936).

**TRITON**

PINTURA PATENTE PARA BARCOS

**OLESA**

MADRID

**Norusto**

PINTURA-ESMALTE ANTICORROSIVA

# S. A. Depósito de Carbones de Tenerife

— G I J Ó N —

**CARBONES :-: ASFALTOS**

**Consignatarios :-: Fletamentos**

Agencia de las Compañías Hamburguesas :-: (Servicio directo a CUBA Y MEXICO)

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

**MARQUÉS DE SAN ESTEBAN, 20**

## HISPANO RADIO MARITIMA

**Alcalá, 16 - MADRID**

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

Aparatos automáticos de alarma de los mismos sistemas

**SONDAS ULTRASONORAS LANGEVIN FLORISSON**

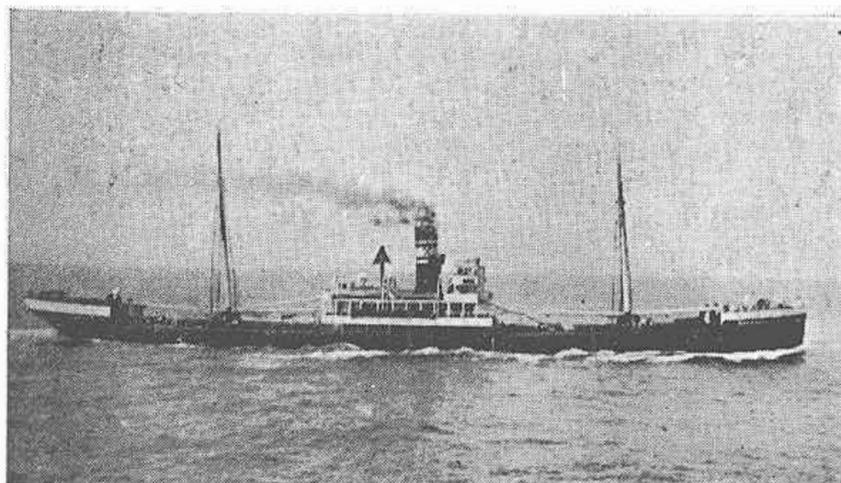
Esta Compañía tiene a su cargo las estaciones de la casi totalidad de los buques españoles de pasaje, carga y pesca, y posee la exclusiva en España para la explotación de dichos aparatos

**Pídanse detalles y presupuestos a**

**HISPANO RADIO MARÍTIMA, MADRID - Alcalá, 16**

a sus inspecciones de: Barcelona: Gran Vía Layetana, 3; Bilbao: Alameda de Recalde, 36; Cádiz: Plaza de Argüelles, 4; La Coruña: Pi y Margall, 16; Gijón: Instituto, 4 y 6; Pasajes de San Pedro: Ernio-Erneá, 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 Rios, 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: **DARÍO 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”

# DOMINGO MUMBRÚ

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS  
BARCELONA

Telegramas } DOBRÚ  
Telefonemas }

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

# VICENTE LLORET BUFORN

SUCESOR DE  
VICENTE LLORET MARTINEZ

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

**Villajoyosa (Alicante)**

## CALADEROS DE PESCA

SEGUNDA EDICIÓN

Obra rigurosamente nueva.—Datos no publicados hasta ahora.—Noticias de pesca inéditas.—Todo ello comprobado por la práctica

Planos especiales nuevos para el bonito a 35 pesetas

Playas para parejas, trawlers y vacas —La escasez de pesca puede y debe combatirse.—La crisis pesquera puede y debe evitarse.—Muchos no pescan más por desconocer ciertas playas.

Adquiera «CALADEROS DE PESCA», única obra en español en su género. Solo se vende a españoles.

«CALADEROS DE PESCA», contiene ¡170! **playas de pesca**, su extensión, latitud y longitud, sonda en brazas inglesas, calidad del fondo, rumbo verdadero de la corrida, duración o millas de los lances, embarres, cascos a pique, clase de pesca, épocas, etc.

¡¡¡ 170 !!! Playas de pesca para parejas, trawlers y vacas. Ahorran tiempo y pesetas.—Edición limitada.

Es el recurso supremo en estas circunstancias.

Se incluyen las de Irlanda, Cantábrico, Galicia, Portugal, Andalucía, Marruecos español y francés. Bancos Concepción, Sahárico y Arguin, Canarias, Terceras. Todos los conocidos con datos rigurosamente inéditos.

La obra más práctica, sencilla y curiosa. Es propiedad de su autor y está registrada y depositada.

Tiene el formato y tamaño de una carta marina corriente, esmeradamente impresa.

Precio de cada ejemplar 50 pesetas, que deben acompañarse por giro postal o telegráfico, a su autor:

**Capitán MIGUEL MORALES ALMIÑANA,**  
Calle Rosario, núm. 43, 2.º — CADIZ

Los pedidos se hacen en firme.—No se admiten devoluciones.—Se envían según orden de recepción de pedido por correo certificados.—A los suscriptores de MARINA Y CARBON que incluyan el sobre que lo pruebe se les enviará por la cantidad de 25 PESETAS.

APARTADO 143

## 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

## SOCIEDAD INDUSTRIAL ASTURIANA

# FABRICAS DE MOREDA Y GIJON

ACERO Siemens básico de todos tamaños, lingotes de fundición y afino :-: ALAMBRES brillantes recocidos, galvanizados y cobrizados :-: ACEROS al crisol para herramientas, limas y barrenas de minas :-: HIERROS Y ACEROS laminados y palanquilla para machines :-: LLANTONES para la fabricación de hoja de lata, formas comerciales usuales :-: CARRILES, chapas, machines de hierro y acero :-: VIGAS y formas U.

Espino artificial, puntas de paris, hoja de lata

Para la correspondencia y pedidos dirigirse al Director de las

**Fábricas de MOREDA y GIJON. - GIJON (Asturias)**

**Apartado 26 :: Telegramas: Moreda y Gijón**

## Fábrica de Metales de Lugones

ALAMBRE de cobre electrolítico de todos los diámetros

Id. de bronce silencioso » » » »

Id. de latón » » » »

BARRAS de cobre de todos los diámetros

Id. de latón » » » »

CHAPAS de latón de todas dimensiones

CHAPAS DE COBRE DE TODAS DIMENSIONES :: LATÓN MILITAR Y NAVAL :: COBRE EN LINGOTE

## Minas de Carbón en Aller (Moreda)

Carbones de vapor y aglomerados, consumidos por ferrocarriles y tranvías de vapor, buques, marina de guerra y arsenales

**Minas de Hierro en Belmonte**

Para la correspondencia, dirigirse al Director Gerente de la Sociedad «Industrial Asturiana». - Oviedo. - Apartado 27

**Telegramas y Telefonemas: TARTIERE**

# Gumersindo Junquera

GIJÓN - MUSEL

Armador - Consignatario de Buques  
Carbones - Fletamentos



**V A P O R E S**

LUIS ADARO. .... 3.400 Tons.

GUMERSINDO JUNQUERA 5.800 »

MARUJA Y AURORA... . 6.850 »

**TELEFONO 17-00 - APARTADO 176**

**Telegramas: JUNSECA-GIJÓN**

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

# ANGEL ALVAREZ, S. en C. - Avilés

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

**GRANDES ALMACENES DE SAL**

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

Telegramas } ANGELVAREZ APARTADO NÚM. 31  
Telefonemas }

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

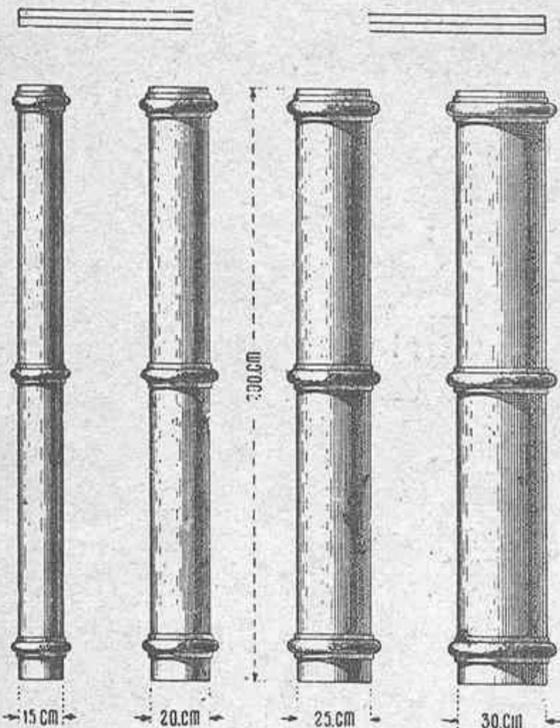
# TALLERES DE G. RIERA

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<br>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. Benillure" ..         | 152 —     |
| — "Zuloaga" .....        | 240 —       | — "Capricho" .....          | 135 —     |
| — "D. Quijote" ..        | 225 —       | Vapor .... "Melchuca" ..... | 120 —     |
| — "Sancho Panza" ..      | 225 —       |                             |           |

## Viuda de Antonio López de Haro

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

Agente de:

Cía. Naviera SOTA y AZNAR, de Bilbao.

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

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

Tampa Inter-ocean Steamship C<sup>o</sup> de New-Orleans, LA.

(Servicio regular entre los puertos del Golfo y España)

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

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

The Union Marine Insurance C<sup>o</sup> Ltd. de Liverpool. (Seguros marítimos)

### GIJÓN

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-1.º

Apartado 71 - Teléfono 18-00

## C.<sup>la</sup> 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 MAS 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