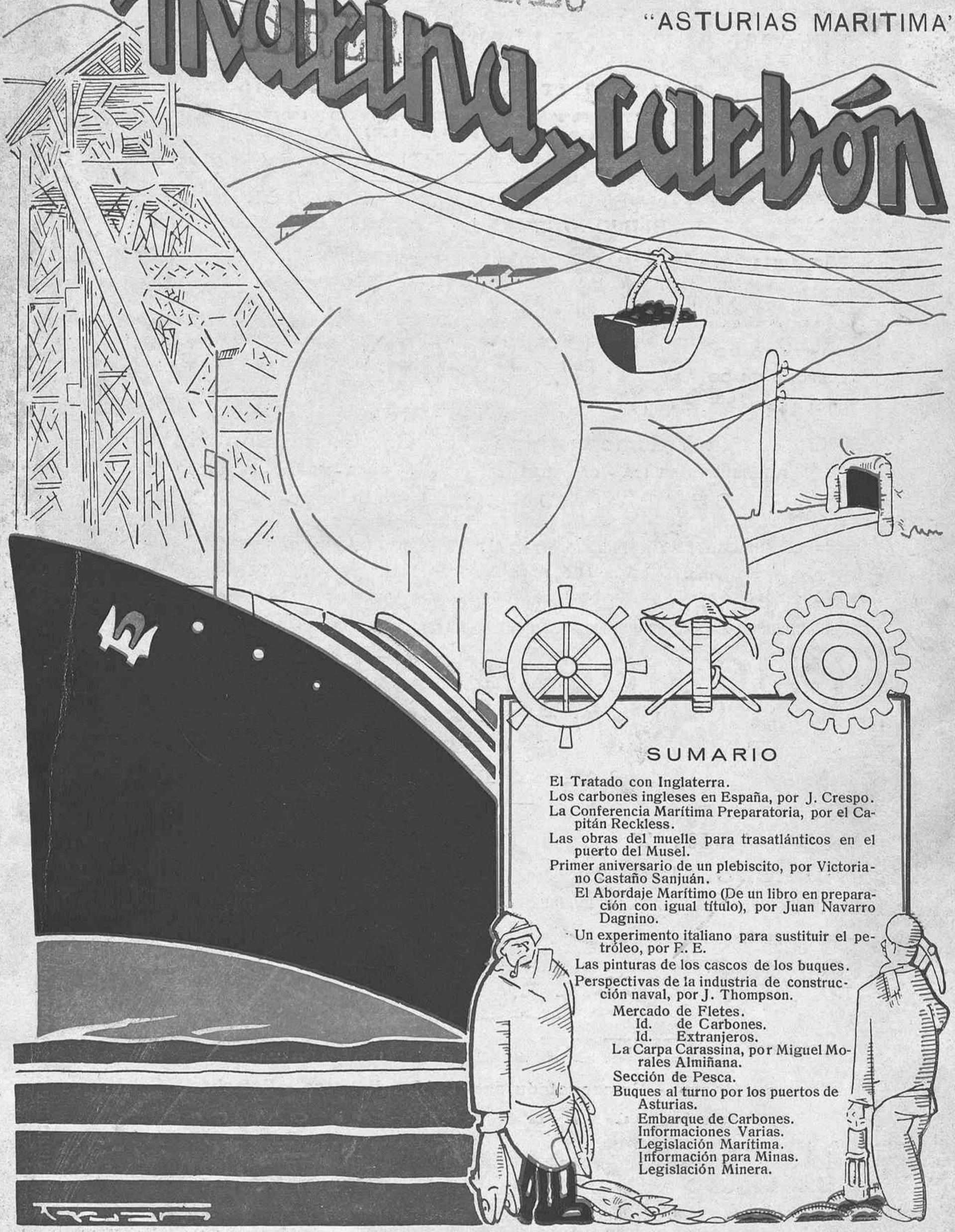


Murina y Carbón



SUMARIO

- El Tratado con Inglaterra.
- Los carbones ingleses en España, por J. Crespo.
- La Conferencia Marítima Preparatoria, por el Capitán Reckless.
- Las obras del muelle para trasatlánticos en el puerto del Musel.
- Primer aniversario de un plebiscito, por Victoriano Castaño Sanjuán.
- El Abordaje Marítimo (De un libro en preparación con igual título), por Juan Navarro Dagnino.
- Un experimento italiano para sustituir el petróleo, por F. E.
- Las pinturas de los cascos de los buques.
- Perspectivas de la industria de construcción naval, por J. Thompson.
- Mercado de Fletes.
- Id. de Carbones.
- Id. Extranjeros.
- La Carpa Carassina, por Miguel Morales Almiñana.
- Sección de Pesca.
- Buques al turno por los puertos de Asturias.
- Embarque de Carbones.
- Informaciones Varias.
- Legislación Marítima.
- Información para Minas.
- Legislación Minera.

EFFECTOS NAVALES Y LUBRICANTES MONASTERIO (S. A.)

ALMACENISTAS DE EFFECTOS NAVALES

IMPORTADORES DE ACEITES
Y GRASAS LUBRIFICANTES

Lubrificantes MONASTERIO Marca (Registrada)

Telegramas y Telefonemas: MONASTERIO
TELÉFONO 27-00 — APARTADO N.º 60

Marqués de San Esteban, n.º 22

GIJON

APARTADO 90

TELÉFONO 24-00

A. PAQUET

TELEG } PAQUET
TELEF }

CONSIGNATARIO

MUELLE, 2-4-6 - GIJÓN

AGENTE DE ADUANAS

Compañía Trasmediterránea

C.º G.º 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

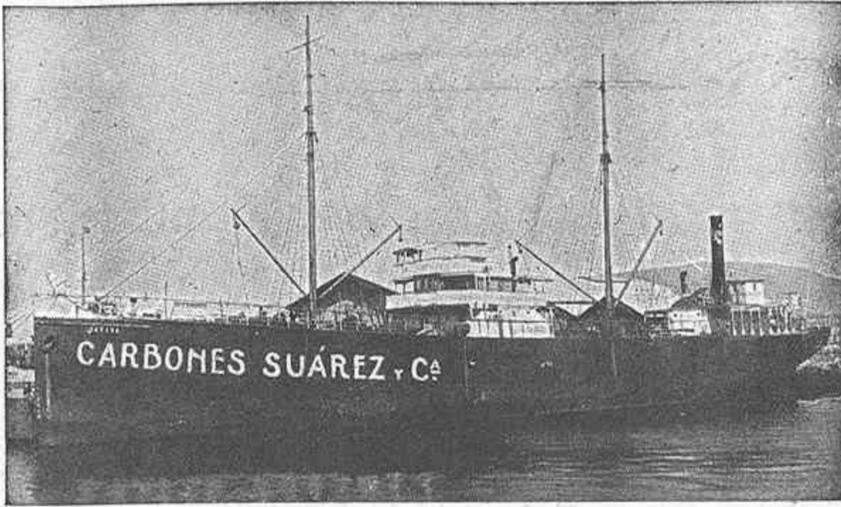
ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

GIJÓN

TELÉFONO 31-38

MUELLE, 30

Direc. Telg.: ÁNCORA



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

Depósitos flotantes y terrestre de Carbón y Gas-Oil

Importación y venta de Sal

CASA CENTRAL: VIGO - Teléfono 1466

SUCURSALES en MARIN, VILLAGARCIA y SANTIAGO

Tele grammas } SUARECES
fonemas }

Andrés Ruiz de Velasco

Cabo Noval, n.º 5. — OVIEDO

Carmen, 30, 32 y 34. — GIJÓN

Consignaciones - Fletamentos - Carbones - Seguros

AGENCIA DE ADUANAS - WAGON LITS/COOK

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

CORDELERIAS REUNIDAS, S.A.

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

MADRID

Dirección telegráfica:

CORESA

Nuestras especialidades para la pesca:

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



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



FABRICAS:

Andrés Garriga, Barcelona.

Jaime Ribó, Badalona.

Cordelería Domenech Hermanos, S. A., Badalona.

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

Hiladora Illicitana, S. A., Elche.

Hijos de Arrarte, S. L., Santander.

Leche en polvo

“ S A M ”

Sin rival entre sus similares, por su calidad, por sus precios y por sus condiciones de conservación que la hacen insustituible para las travesías marítimas

— **Fábrica en Renedo (Santander)** —

Depósito en GIJÓN: Lechería SAM :: Jovellanos, 23 :: Teléfono 2040

BANCO MINERO INDUSTRIAL DE ASTURIAS

GIJÓN

CAPITAL: 10.000.000 DE PESETAS

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

Compra-venta de monedas y billetes extranjeros
CAJA DE AHORROS

Intereses que abona: 3 por 100 anual

Dirección Telegráfica: BANMINAS

ABAITUA Y COMPAÑIA

Representantes de la Sociedad Metalúrgica DURO - FELGUERA

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

SEGUROS MARÍTIMOS

Telegramas "Abaituaco" - Teléfono 15.755

BILBAO - Plaza Elíptica, n.º 1

HIJOS DE CASIMIRO VELASCO

Telegramas y Telefonemas: **CASIMIRO**

Apartado núm. 67

GIJÓN

Teléfono 24-18

AGENTES DE LAS LÍNEAS DE NAVEGACION:

NORDDEUTSCHER LLOYD. - LLOYD ROYAL BELGE.

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

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

CORRESPONSALES DE LA AMERICAN EXPRESS C.º

AGENCIA DE ADUANAS

Cargas, descargas, 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.

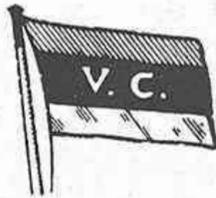
CIFRAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1934

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.

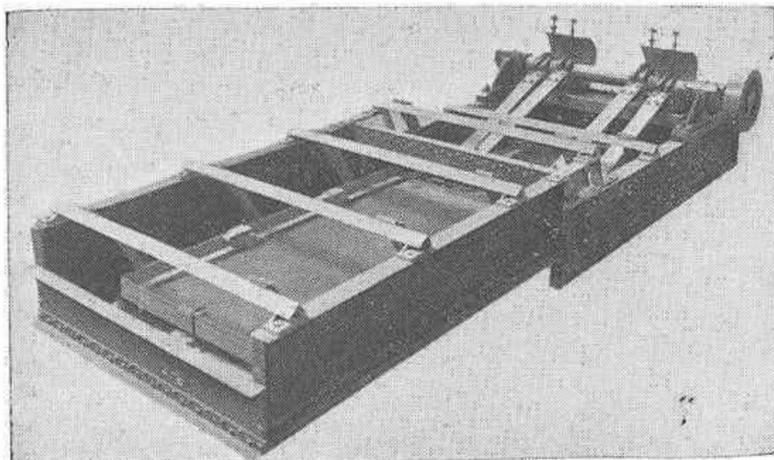


VAPORES

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



Mauricio Ruiz de Velasco

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

Elcano, núm. 2 Teléfono 19.518

BILBAO



EL TRATADO CON INGLATERRA

NUEVAMENTE DESPIERTA INQUIETUD

La noticia de que en breve se iniciarán las negociaciones diplomáticas para estipular el Tratado comercial con Inglaterra, ha despertado nuevamente en Asturias la consiguiente inquietud, dando lugar a una reunión de Alcaldes de Ayuntamientos hulleros para tratar del peligro que pudiera entrañar a nuestra industria carbonera el logro de las pretensiones del Gobierno inglés que, como es sabido, abriga la esperanza de obtener un cupo de introducción anual de un millón de toneladas, en lugar de 750.000, que hoy tiene establecido.

Ante estos temores, las fuerzas vivas de Asturias se han dirigido a los ministros de Hacienda, Estado y Agricultura, exponiendo el gravísimo peligro que amenaza a nuestra industria hullera y la necesidad que se impone de defender los intereses de tan importante riqueza nacional, manteniendo a tal fin la cifra del Tratado que ahora se va a renovar, como máxima concesión para la importación de carbón inglés con derechos reducidos, puesto que cualquier aumento o concesión traerá aparejada la ruina de esta provincia, cuyas minas tienen en sus plazas más de 400.000 tons. de carbón, existencias de las cuales no pueden deshacerse ante la restringida demanda de las industrias consumi-

doras, por lo que de imponerse un aumento en la introducción de carbones exóticos, significaría la paralización de las labores mineras y con ella el paro de doce mil obreros.

Enormes son las dificultades con que tropieza la riqueza carbonera nacional para su desenvolvimiento. Ha de luchar contra la competencia de los países exportadores de carbón, cuyos Gobiernos, en su ánimo de conquistar mercados, subvencionan con fuertes primas la exportación. Estos son unos enemigos, pero hay otros y sin duda más acérrimos que los anteriores, como son los consumidores nacionales, siempre dispuestos a hablar mal de los carbones asturianos para justificar su pretensión de que se permita la libre entrada de hulla extranjera.

Contra todos estos ha de enfrentarse una industria que es de necesidad nacional, porque significa nuestra independencia. Mas para decidir su triunfo precisa del apoyo del Gobierno, que ante el nuevo Tratado de comercio debe meditar serenamente y comprender lo imposible de atender las pretensiones de Inglaterra, puesto que ellas suponen la ruina de una de las provincias más industriales de la Península, aparte de otras consideraciones que no exponemos, pero que tienen tanto peso o más que la razón anterior.

LOS CARBONES INGLESES EN ESPAÑA

«Todo, absolutamente todo lo que lógicamente puede ser deseado en este orden—el de las estadísticas—, e incluso en sus relacionados y secundarios, puede lograrse, acaso mejor que en ninguna otra rama industrial española». Así se expresaba, refiriéndose a las estadísticas de la economía carbonera, otro colaborador de esta revista, en su último número, el Sr. Castaño Sanjuán, conocedor a fondo del problema carbonero.

Calcúlese, si lo que puede decirse elogiosamente de nuestra producción carbonera y de la Estadística en este orden de cosas, no podrá aplicarse cumplidamente a su semejante de Inglaterra, que cuenta con tan poderosos medios de difusión, propaganda y servicio, y que es, a su vez, el hogar de las más eficaces especulaciones de la ciencia Estadística, con sus Galton, Pearson, Fisher y sus Institutos de Investigación.

Así pueden aparecer sus revistas técnicas al día de los acaecimientos más remotos en el orden de la producción y del comercio. A la vista tenemos algunas publicaciones que se ocupan en una amplísima referencia del desarrollo mundial de las industrias pesadas de todos los países del mundo, referidas al año 1935, a los pocos días de terminar aquél.

Los más leves movimientos de la economía, los más reconditos sucesos de cualesquiera actividades, son registrados por el barómetro sutil de sus organizaciones estadísticas que aportan datos, reflexiones, previsión y consejo en cualquier orden de requerimientos.

De uno de estos trabajos, referidos a la industria española de hierros y aceros, recogemos nosotros, entre la profusión de sus datos numéricos, los que tratan de la especialidad carbonera, de la producción e importación de carbones. No dejará de ser aleccionador y

provechoso su comparación con los nuestros; a una posible coincidencia los brindamos, y muy curiosas reflexiones nos sugieren.

PRODUCCIÓN E IMPORTACIÓN DE CARBONES EN ESPAÑA. 1935 :::

«Hubo un ligero aumento en la producción carbonera de 1935, se señala, pero, en general, la capacidad productora de la industria española de carbones es excesiva para las necesidades corrientes». Esto lo dice D. Luis Barreiro, presidente de la Asociación de empresas productoras de hierros y aceros, de Bilbao.

Claro está que sólo un valor contingente puede atribuirse a esta aseveración de que la producción nacional excede al consumo. España es un país de producción carbonera deficitaria; la causa de nuestra retrasada evolución industrial consiste precisamente en eso. Nuestros tesoros soterraños, salen para el extranjero donde se benefician y enriquecen a una economía extraña, por la tradicional escasez de combustibles. Estamos viviendo de nuestros capitales, como se ha dicho alguna vez, a este respecto. Pero atengámonos a los datos numéricos y dejemos la palabra a la estadística.

«El consumo del carbón fué más escaso por la disminución del tráfico ferroviario, la reducción de días de trabajo en algunas fábricas, y la substitución de carbón por los combustibles líquidos, etc. Este consumo es así:»

Ferrocarriles	22	por	100
Siderurgias	17	»	»
Fábrica de Gas	7	»	»
Aglomerados	6	»	»
Cementos	4	»	»
Azucareras	3	»	»
Doméstico	20	»	»

* * *

La producción e importaciones de carbones en los últimos años ha sido ésta:

PRODUCCIÓN E IMPORTACIÓN DE CARBONES EN ESPAÑA
EN MILES DE TONELADAS

AÑOS	Producción	IMPORTACIONES	
		TOTAL	DE INGLATERRA
1929	7.328	2.083	1.956
1930	7.314	1.680	1.562
1931	7.262	1.199	1.075
1932	6.940	917	887
1933	6.299	799	779
1934	6.300	1.125	1.073
1935	7.200	1.151	1.086

Hasta ahora las pretensiones de Inglaterra para forzar la cifra de su exportación carbenera a España por encima de la de derechos reducidos (750.000 tons. con un impuesto de 4,50 pesetas oro) ha tropezado con las vacilaciones del Gobierno español al que asiste una vigorosa oposición de los elementos interesados. «El Gobierno inglés, ha pedido al español que se modifique la actual legislación que obliga a diferentes industrias al consumo de una mínima proporción de carbón nacional».

«He aquí las cifras señaladas para algunas de esas industrias: Ferrocarriles, 15 por 100; Siderurgias, 50 por 100; azucareras, industrias textiles y cementos, 20 por 100; industrias cerámicas, etc., el 50 y destilerías, el 20.

«Mientras la Gran Bretaña figura como el principal cliente de España, por una cuarta parte de sus exportaciones, no es sin embargo, el principal proveedor de nuestro país — parece lamentar el Sr. Barreiro —, sino que figura tras de Estados Unidos y Alemania, aunque las bases del Tratado de Comercio anglo-español de 1922 le dispensaban la cláusula de nación más favorecida».

SALIMOS AL PASO

Siempre esta inocente argumentación de la balanza de comercio, como si el problema de los carbones nacionales no rebasase, en su índole, esta delimitación de cifras y de lugares

y de intercambios más o menos ponderables en que aquélla consiste. Aunque sirve para poner más en evidencia lo que ya algunas veces hemos expuesto: que nuestra política de comercio exterior adolece de esta invalidez, de esta angostura de movimientos, de hallarse sometida a las vicisitudes — que es decir muchas veces al capricho — de varios países que absorben, por la importancia de su cuantía, el mayor volumen de nuestra exportación.

Todo el esfuerzo de nuestra política aduanera consistirá en librarnos de esa dependencia, procurando substituir gradualmente esos pocos mercados de gran importancia, por muchos pequeños mercados; no se necesitará ni siquiera descubrir nuevos mercados, sino atenerse a muchos cuya cifra en la actualidad nos resulta desfavorable.

Todo ello sin pararnos a analizar, a la luz de nuevas interpretaciones, los conceptos clásicos de balanza de pagos y cifras de exportaciones, que en el juego de cambios e influencias actuales no se acomodan ya a viejas explicaciones de los clásicos. Déficit o Superávit en la Balanza de comercio o de pagos, no son ya conceptos absolutos.

Y resulta, asimismo, paradójico que la objeción a nuestra política arancelaria contra los carbones venga del lado de los elementos metalúrgicos abroquelados en una protección extremada que, es a veces, obstáculo considerable a la expansión de nuestro comercio exterior. Oigamos por ejemplo lo que a propósito de esa industria se escribía por «Le Temps», con la indudable autoridad de las aseveraciones de aquel gran periódico que suele estar tan cerca de los ámbitos oficiales de su país.

«España, ya se sabe, se coloca en Europa en el lugar más avanzado del proteccionismo comercial. Pocos países pueden rivalizar con ella por el rigor de su régimen aduanero». Y en apoyo de esto que justamente podría aplicarse asimismo al ingente aparato proteccionista de Francia, extrae un ejemplo, no de los carbones, ni tampoco de los textiles, sino justamente de la siderurgia. He aquí como: «Los derechos sobre ciertos artículos, como hierros

y aceros, alcanzan una altura astronómica: 300 por 100 del valor del objeto gravado; frecuentemente alcanzan 100 y 150 por 100. Esos derechos constituyen ya por sí un serio obstáculo. Pero hay más: son pagaderos en oro.

No es sin duda el dato transcrito un descubrimiento para nadie entre nosotros. Por lo tanto, no es justo que en nuestra desarticulada política arancelaria y económica, se imponga, por desmedida, la protección a los carbones. Es, además, por su índole singularísima, esta industria de la producción carbonera, inaprehensible en sus repercusiones de variadísimo alcance nacional, para el juicio puramente económico que por eso, no puede ser cierto. Conjugarse en su caso acciones y reacciones de economía nada más, es enjuiciarlo en su aspecto más precario. Otros valores superiores se defienden en la defensa de esa industria y esta idea debe inspirar la política económica en extremo tan delicado.

IMPORTACIONES DE CARBÓN

Pero volvamos a nuestros carneros de los datos estadísticos. He aquí los referidos a la importación de carbones ingleses a España, para el mes de diciembre:

Antracitas	8.871	toneladas
Menudos de vapor	7.717	íd.
Medianos	16.060	íd.
Todo uno	475	íd.
Cribados	42.006	íd.
Gas	2.009	íd.
Varios	1.838	íd.
TOTAL	78.976	íd.

Con un valor de 75.738 libras esterlinas, comparadas con 112.913 tons. que fueron las importadas en 1933, el mismo mes, y 189 mil 252, en diciembre de 1934.

Esta cifra se refiere sólo a la España peninsular; podría completarse con el total de 12.859 toneladas para Canarias y 17.133 para los puertos españoles del Norte de Africa.

HACIA LA REVISIÓN DE NUESTRA POLÍTICA DE COMERCIO EXTERIOR :-:

Si la presión de Inglaterra en las negociaciones para la conclusión de un nuevo Tratado, no se dirigiera exclusivamente hacia el aumento de su exportación carbonera — y sabemos de que intensidad son sus empeños en este punto — sobrados medios deben hallarse para ofrecerle una compensación en otros artículos de producción nacional nula o deficitaria. Ello implicaría tal vez una revisión a fondo de nuestra política de comercio, que los tiempos exigen. De todas maneras hay que ir a ella. El mercado de Francia, se ha dicho muy certeramente, no volverá a ser lo que fué para nosotros. El de Inglaterra, podríamos añadir, no ofrece tampoco perspectivas muy brillantes después de la Conferencia interimperial de Ottawa, o sus causas mediata que modificaron radicalmente sus rumbos e inspiraciones tradicionales.

J. CRESPO.

Gijón, febrero 1936.

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

MAQUINARIA EN GENERAL Y ACCESORIOS

PARA MINAS Y LA MARINA

MARQUES DE SAN ESTEBAN, 66

Teléfono 11-16

G I J Ó N

Apartado 27

LA CONFERENCIA MARÍTIMA PREPARATORIA

El día 6 de diciembre último terminó la Conferencia Marítima Preparatoria, que había dado comienzo el 25 de noviembre, después de realizar la tarea que le fué confiada por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo.

Los informes adoptados sobre horas de trabajo, número de tripulantes y vacaciones retribuidas, permitirán prosperar las propuestas que puedan llevar a decisiones definitivas en la reunión marítima especial de la Conferencia Internacional del Trabajo, prevista para el otoño de este año. Este era precisamente el objeto de la Reunión Marítima preparatoria con un marcado carácter técnico, pero lo tuvo muy representativo, puesto que han participado diez y seis de los principales países marítimos que poseen en conjunto 50 millones de tons. brutas, sobre un tonelaje total mundial de 63 millones y medio de tons., aproximadamente.

El informe sobre la cuestión de horas de trabajo a bordo ligada a la de las tripulaciones, resume de manera objetiva los debates que dieron lugar en la comisión. Los marinos insistieron en la necesidad de una reglamentación internacional, alegando razones de justicia y humanidad, así como fórmula para evitar la competencia internacional.

En cuanto a la reglamentación del personal, que los marinos entienden es cuestión de seguridad de la vida en el mar, su opinión es que ésta no puede depender exclusivamente de consideraciones económicas y financieras. Si se pretende que la cuestión de salarios está íntimamente ligada al problema de las horas de trabajo y del personal de las tripulacio-

nes, los marinos contestan que ciertos países, donde las escalas de salarios son elevadas, no han hecho menos progreso llegando a establecer muy elevados niveles, tanto para las tripulaciones como para las horas de trabajo. A fin de evitar una competencia internacional a costa de los marinos, sería de desear que se adoptasen análogos niveles en los demás países, lo cual únicamente sería factible por vía de reglamentación internacional.

Por parte de los navieros, el representante de Inglaterra, recordó que su país era opuesto a esta reglamentación, en lo que comprende a horas de trabajo, si no se incluía también la de salarios. El delegado de los armadores franceses declaró a estar dispuesto a cooperar en la elaboración de un convenio internacional sobre las horas de trabajo, convenio que, a su juicio, es el único medio para establecer la igualdad entre los diferentes países.

La mayoría de los miembros del grupo gubernamental pareció estar de acuerdo en que ha llegado el momento de una reglamentación internacional y que las circunstancias presentes son más favorables que lo eran antes. El delegado de España apoyó las peticiones presentadas por los marinos, en lo que se refiere a la adopción de un acuerdo, tanto por razones de seguridad y de orden social, como también para igualar las condiciones de competencia entre los países marítimos. El representante de Francia expuso que la limitación de las horas de trabajo en los buques y la reglamentación de las tripulaciones eran también necesarias para remediar el paro de los marinos, causado por las transformaciones técnicas introducidas en la construcción de los navíos y por la ten-

dencia a que éstos sean cada vez de un tonelaje más elevado.

La cuestión de las vacaciones pagadas en la marina mercante fué también examinada por una Comisión. De una manera general los navieros declararon que la idea de las vacaciones retribuidas es incompatible con la condición fundamental del contrato de los marinos, que se hace para un viaje o para un período determinado. Expresaron también la opinión de que sería ilógico reglamentar internacionalmente esta cuestión, en tanto que no sean reglamentados los salarios. Además, el hecho de que las vacaciones pagadas estén concedidas en numerosos países, no significa que los armadores de todos éstos sean partidarios de un convenio internacional en la materia, prefiriendo, pues, que la cuestión sea objeto de acuerdos colectivos nacionales.

A su vez, los marinos indicaron que las vacaciones están ya concedidas a las tripulaciones en un 75 por 100 de los países, ya sea para los oficiales y el personal subalterno, o bien para los oficiales sólo, lo que demuestra que no es ilógica ni impracticable la idea de una reglamentación internacional.

El informe subraya que, la Comisión admite que sus trabajos constituyen la primera discusión de la cuestión de las vacaciones pagadas para los marinos, lo mismo que ha de-

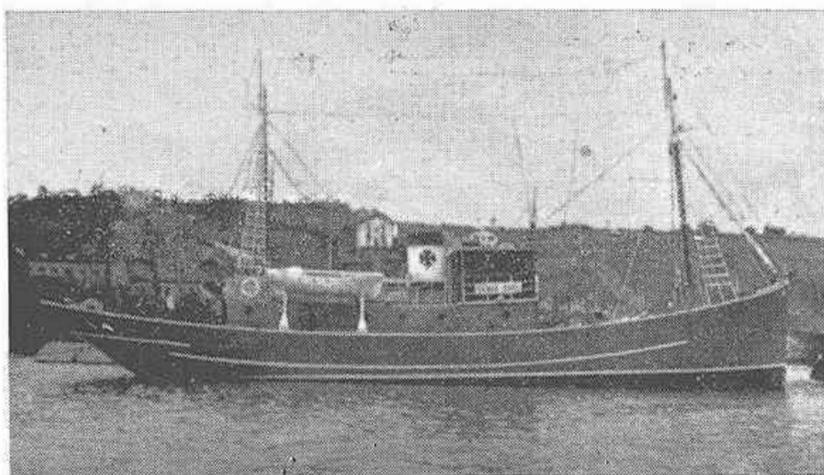
cidido para la otra de trabajo a bordo de las tripulaciones. Supone, por lo tanto, que los debates que tendrán lugar en la reunión marítima especial de la Conferencia Internacional del Trabajo en este año, constituirán la segunda y última discusión. Supone también, que el resultado de sus debates y todas las observaciones hechas por los Gobiernos, serán utilizados por la Oficina Internacional del Trabajo para preparar un informe final, destinado a la Conferencia de otoño próximo, el cual podrá contener un anteproyecto de convenio o un proyecto de nacionalización.

* * *

Del examen del resumen de estos debates, parece resuelto que han sido muy útiles las discusiones que se desarrollaron. Ciertos puntos de vista expresados por los miembros de la Comisión, pertenecientes a los tres grupos, permiten observar algunos elementos comunes indicadores de que empieza a aparecer una base de acuerdo sobre la cuestión de horas de trabajo y del personal de las tripulaciones, acuerdo sumamente necesario para evitar la ruinosa competencia que hoy en día existe en el tráfico marítimo.

Un compás de espera tenemos hasta el próximo otoño, en que volveremos a ocuparnos de este importantísimo asunto.

EL CAPITÁN RECKLESS.



LA CONSTRUCTORA GUIPUZCOANA S. A.

Pasajes de San Pedro

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE
BUQUES, MAQUINAS Y CALDERAS

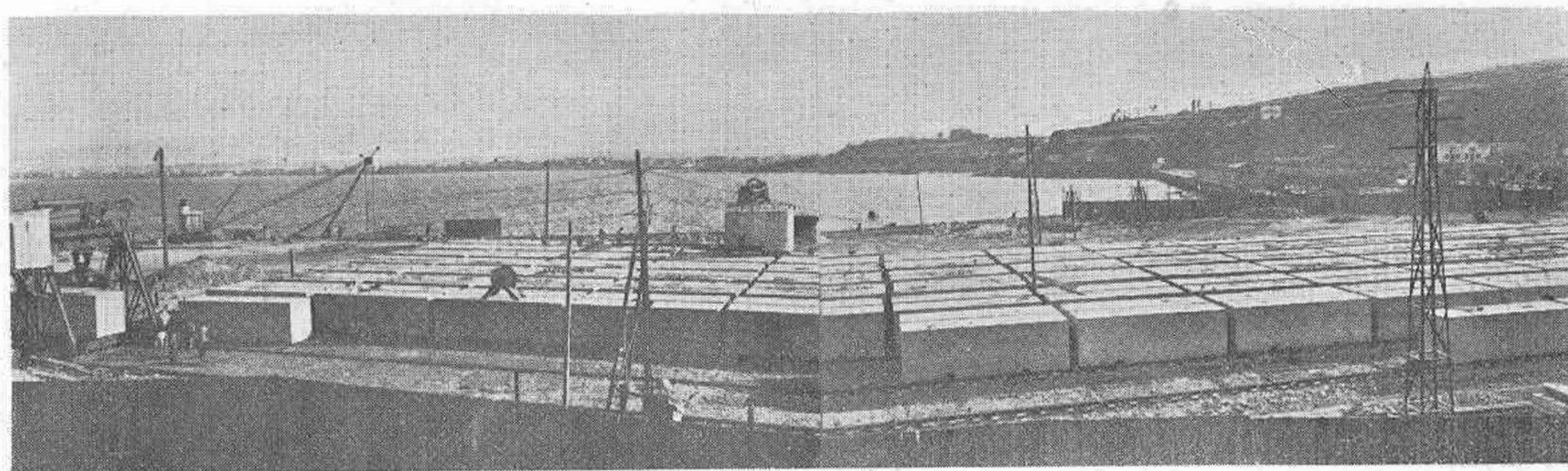
PROYECTOS Y PRESUPUESTOS
GRATUITOS

Las obras del muelle para trasatlánticos

Desde primeros del año pasado se viene trabajando en el puerto del Musel en la construcción de un muelle para atraque de los trasatlánticos, cuya necesidad se deja sentir grandemente en aquel lugar, puesto que en la actualidad tienen que hacerlo aquéllos en un lugar inadecuado, entre obstáculos naturales del tráfico de otros buques destinados a car-

como el Gobernador de esta provincia D. José María Frieria, se interesaron cerca del ministro citado, para que se atendiesen las justas demandas de la Comisión que fué a Madrid.

A su regreso ésta dió cuenta de las atenciones que el señor del Río tuvo para los comisionados, además de dar seguidamente órdenes oportunas para que con urgencia fueran



Depósito de bloques destinados a las obras del muelle trasatlántico en el puerto del Musel

gas distintas y donde el acceso y salida de pasajeros sufre las consiguientes dificultades.

Nuestra Junta de Obras del Puerto ha puesto en esta construcción todo su empeño e ilusión para verla terminada lo antes posible; pero tales deseos no han sido logrados hasta ahora por falta de la debida consignación para las obras, llegándose a adeudar al contratista que las ejecuta la cifra de 400.000 pesetas.

En su vista, la Junta de Obras del Puerto acordó enviar a Madrid una Comisión compuesta por el vicepresidente y secretario de la misma señores Suárez Morís y Hulton, los cuales se entrevistaron con el ministro de Obras Públicas para exponerle los términos del problema, diciendo que si no se remitían fondos el contratista paralizaría próximamente las obras de dicho muelle. También el exdiputado a Cortes D. Mariano Merediz, así

remitidas a Gijón las cantidades precisas, a fin de que no se paralizasen las obras del muelle de trasatlánticos, a cuyo efecto ha sido doblada la consignación para atender a la construcción del mismo.

La noticia de tan satisfactorio resultado de las gestiones que damos cuenta, nos congratula sobremanera, ya que, como antes decimos, el muelle indicado es indispensable para el puerto del Musel, que tiene un tráfico importante de buques, el cual no puede desenvolverse en muchas ocasiones como fuera debido, por la carencia de atraques suficientes, especialmente para trasatlánticos.

Por lo tanto, unimos nuestra petición y nuestros anhelos a los de cuantos han intercedido por la rápida construcción del muelle de referencia, que deseamos ver prontamente terminado.

VARADERO del FOMENTO

Propietario: BERNARDO ORTEA

GIJÓN

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES NAVALES

Carro varadero para buques hasta 1.000 toneladas

PRECIOS REDUCIDOS PARA LAS OPERACIONES DE SUBIDA, BAJADA Y ESTANCIA

SOLICITASE TARIFA DE PRECIOS

SOCIEDAD METALURGICA DURO-FELGUERA

Compañía Anónima.- Capital social: 78.000.000 de pesetas



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

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

Sulfato amónico con 20 a 21 por 100 de nitrógeno.

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

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

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

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

—••••• 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

Primer aniversario de un plebiscito

Casi inadvertido para el comentario de todos los días en la prensa, acaba de transcurrir el primer año, desde que la región del Sarre decidió, por enorme mayoría, cobijarse de nuevo en la hermandad germana. El 13 de enero del año último, 477.119 de sus habitantes emitieron voto favorable en tal sentido, 46.513 indicaron su deseo por el «statu quo» y solamente 2.124 expresaron el de continuar bajo el pabellón de Francia.

Este silencio casi unánime, significativo de que otras más graves preocupaciones llenan las páginas de los periódicos y absorben el tiempo y la imaginación de quienes los escriben, puede disculpar la emisión y el descuido. Acaso también, la carencia de un interés político decisivo que finalizó con el escrutinio efectuado por aquellos días. Pero a nosotros, tiene que merecernos un primer examen el resultado y las consecuencias que de aquel hecho se han derivado, por las repercusiones operadas sobre la industria hullaera en general y la alemana en particular.

En efecto: como todos recordamos, por haberse divulgado no ha mucho, el Sarre produce por año unos diez a quince millones de toneladas de carbón—tres veces la producción de Asturias—, muy cerca de dos millones de toneladas de lingote de hierro y otra cantidad semejante de acero.

También es conocido, que las compensa-

ciones a recibir por Francia, de acuerdo con el Convenio firmado por el Comité de los Tres—que fué presidido por nuestro compatriota Sr. López Oliván—consisten en la entrega de 900 millones de francos que se abo-

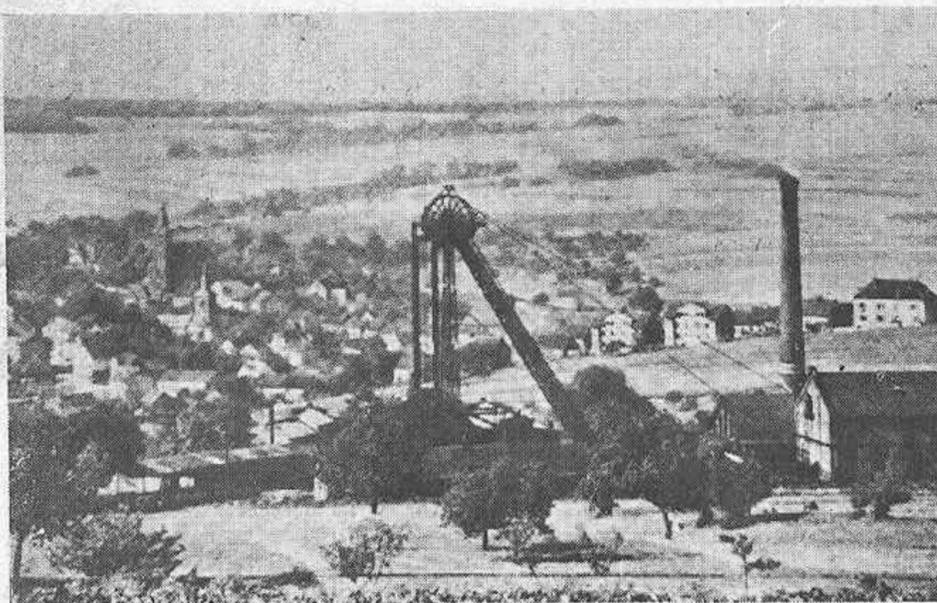
narán, en parte, en forma de once millones de toneladas de carbón, más un permiso de explotación sobre determinados pozos, durante cinco anualidades.

En este primer año, la puesta en vigor del Convenio y la anexión territorial, han impuesto al conjunto nacional de Alemania sensibles y costosas variacio-

nes que, sin embargo, han podido realizarse merced a una reorganización completa de las explotaciones carboníferas de la cuenca, que no sólo afectan a sus condiciones financieras, sino también a la técnicaminera.

De la explotación propiamente dicha, se han contrastado ya sus primeros frutos y se estima que el acoplamiento definitivo y total no se logrará antes de transcurridos tres años. Veamos aquéllos.

El rendimiento medio por obrero, interior y exterior, en el Sarre, viene siendo de unos 900 kgs.; en Aquisgrán, de unos 1.160 kilogramos, y en el Ruhr, de unos 1.675 kgs. El salario medio por jornada se calcula a 6,95 RM en la primera, 6,45 RM en la segunda y 7,12 RM en la tercera de esas cuencas. Tomando pues ambos factores, se llega a la conclusión de que los gastos de mano de obra se



Un pozo carbonífero llamado "Röller" de la cuenca del Sarre, explotación industrial muy importante situado en un idílico escenario.

establecerán, por tonelada, así: 4,45 RM en el Ruhr; 5,59 RM en Aquisgrán y 7,72 RM en el Sarre. Esta situación de desventaja para el precio de coste en la última zona, se agrava aún más si incluyéramos los gastos de material y de aprovisionamiento.

En las posibilidades de beneficio, la situación es igualmente desfavorable para el Sarre: de una parte —ya lo hemos indicado— el gravamen que representa el valor del carbón que debe entregarse a Francia como compensación; de otra, la venta de estos carbones en el Sur alemán que tropieza con serias dificultades. La garantía que a este efecto representa la intervención del Sindicato Renano-Westfaliense, no ha sido hasta la fecha bastante para resolverlo totalmente.

Los inconvenientes más graves encontrados, se refieren a la calidad del carbón: gran cantidad de cenizas y elevado porcentaje de materias volátiles. Los clientes naturales de la comarca, no se avienen fácilmente a modificar sus hábitos y cambiar sus instalaciones. El problema de los tamaños toma en el Sarre una acritud acaso mayor que en el Ruhr.

La introducción de estos carbones en el mercado alemán, ha suscitado cierta oposición de intereses por parte de los anteriores abastecedores y con el fin de coordinarlos con los de la industria del Sarre y sus regiones vecinas, se están realizando esfuerzos continuados bajo la dirección del Sindicato ya expresado, que tienden a reglamentar los suministros en el Sur y Suroeste, suavizando aquella concurrencia.

Recientemente la Fábrica de Electricidad de Francfort ha ensayado la utilización de carbones del Sarre en sus instalaciones, con resultado satisfactorio. Esto permite suponer que dicha fábrica adquirirá en adelante carbones de esta procedencia para cubrir una tercera parte de sus necesidades de combustible: unas 20.000 toneladas por año.

Es difícil establecer una distribución equitativa de los sacrificios impuestos, entre consumidores y productores. El Estado no parece que pueda soportar todas las cargas.

El «Diario Oficial» alemán del 14 de diciembre último, ha publicado una importante ley creando una Sociedad por acciones para explotar las minas fiscalizadas de la cuenca. Las acciones serán propiedad del Reich y estarán en poder del Ministerio de Hacienda y del de Economía, por mitad.

Los carbones del Sarre que antes se vendían más baratos que los del Ruhr, se colocan actualmente a precios iguales y aún superiores a los de éstos, por lo que, prácticamente, es el consumidor quien ha tenido que soportar las consecuencias de aquella medida política.

Para salvar los inconvenientes indicados y poner la región del Sarre en condiciones de seguir su desenvolvimiento industrial, se ha formulado un plan de inversiones que asciende a 74 millones de RM. Afectará tanto a las minas de carbón, con el propósito de equiparlas técnicamente como lo están las demás de Alemania, a las fábricas siderúrgicas y de electricidad y a los ferrocarriles, como a la construcción de casas para obreros y empleados.

El pleito político pues, que se resolvió en las pocas horas que duró el plebiscito, ha traído, como dejamos expuesto, consecuencias verdaderamente revolucionarias para la industria hullera. Y todavía se calculan otro par de años más para que esta actividad haya encajado en el conjunto de la nación. Ya veremos cómo.

VICTORIANO CASTAÑO SANJUÁN

PROFESOR MERCANTIL

Graduado Superior de la Escuela Social de Madrid

SENABRE

CORDELERÍA Y REDES

VAPORES PESQUEROS

VILLAJYOSA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

CADIZ: Plocía, 13.

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

VILLAJYOSA (Casa Central).

TELÉFONOS:

N.º 2734

N.º 2724

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

EL ABORDAJE MARÍTIMO

(DE UN LIBRO EN PREPARACIÓN CON IGUAL TÍTULO)

Por JUAN NAVARRO DAGNINO

El reciente abordaje del buque de la Transmediterránea «Ciudad de Cádiz» con otro inglés, ocurrido en Las Palmas de Gran Canaria, pone sobre el tapete un tema que es quizá el más interesante para el marino, y aprovechando esta coyuntura ofrezco a los lectores de MARINA Y CARBÓN, las primicias de algunas páginas del libro que confío publicar en breve.

Un abordaje puede ser *casual*, *culpable* o *dudoso*. El abordaje casual, o sea no debido a la culpabilidad de ninguno de los Capitanes, se le conceptúa como debido a fuerza mayor, lo que los ingleses llaman *cause of God*, causa de Dios. Nuestro vigente Código de Comercio de 22 de agosto de 1885, sabido es que dedica su libro tercero al Comercio marítimo, correspondiendo la Sección 3.^a, artículos 826 a 830 al abordaje. El artículo 830 dice literalmente: «Si un buque abordara a otro por causa fortuita o fuerza mayor, cada nave o su carga oportará su propio daño».

El segundo caso que hemos anotado es el de abordaje culpable. Dice el artículo 826 del Código: «Si un buque abordase a otro por culpa, negligencia o impericia del Capitán, Piloto u otro individuo cualquiera de la dotación, el naviero del buque abordador indemnizará los daños y perjuicios ocurridos, previa tasación pericial».

En este segundo caso de abordaje, siendo culpable uno de los buques, hay dos clases de responsabilidades que depurar: una de ellas son las civiles, del daño causado y que un naviero debe abonar al otro, previa sentencia judicial. Las otras son las llamadas responsabi-

des criminales del Capitán del buque, aunque esta palabra sea un poco dura. La ley penal para la Marina Mercante, en sus artículos 12, 51 a 54 y 76 sanciona a los Capitanes que produzcan con su buque un abordaje, si ha existido por su parte *malicia* (o propósito deliberado de hacer el daño), negligencia o imprudencia (temeridad).

No sanciona esta ley penal el abordaje producido por impericia del Capitán o individuo de la dotación, pero en cambio sí el Código de Comercio obliga al naviero a resarcir los daños causados.

Hasta el establecimiento de la República en España, la depuración de las responsabilidades criminales correspondía a la jurisdicción de Marina ejercida por los Capitanes Generales de los Departamentos. Yo he sido Juez Instructor de numerosos procedimientos, así como también defensor de Capitanes ante los Consejos de guerra que se celebraban en los Departamentos, Consejos que eran sumamente benévolos a pesar de su aparato.

La conformación moderna de la Jurisdicción especial de la Marina de guerra, así como la militar, tienen su origen en la revolución «gloriosa» de septiembre de 1868, la de Prim, Topete y Serrano, que unificó todos los fueros y suprimió los especiales, hasta entonces existentes, reglamentado todo ello en el trascendental decreto-ley de 6 de diciembre de 1868. Sin embargo, era tal la fuerza de los fueros especiales en aquel entonces, que dicho decreto, llamado de unificación de fueros, les dejó aún muchas atribuciones. El Tí-



tulo 3.º, especificaba en 14 ó 16 puntos las atribuciones que se dejaban al fuero de Marina, siendo los puntos 12 y 14 los que atañen a la navegación mercante.

Complemento de este decreto fueron los de 8 de febrero de 1869 y 30 de noviembre de 1872 que dictaron norma para la substanciación de los procedimientos judiciales de Marina. El artículo 16 de este segundo decreto decía así: «El Ministro de Marina queda encargado de dictar las órdenes concernientes para la ejecución de este Decreto». Y esta orden se plasmó en las famosas Instrucciones del 4 de junio de 1873, para reglamentar la aplicación de la Jurisdicción de Marina.

Transcurridos los años, los progresos de los tiempos hicieron precisa la ley de 10 de noviembre de 1894 de Organización y atribuciones de los Tribunales de la Armada, que abolió todas las disposiciones anteriores y por tanto las Instrucciones del 73, pero la Orden Ministerial del 6 de junio de 1896 declaró subsistentes sus cuatro últimos títulos que tratan del procedimiento a seguir en el caso de naufragios, averías, salvamentos y abordajes.

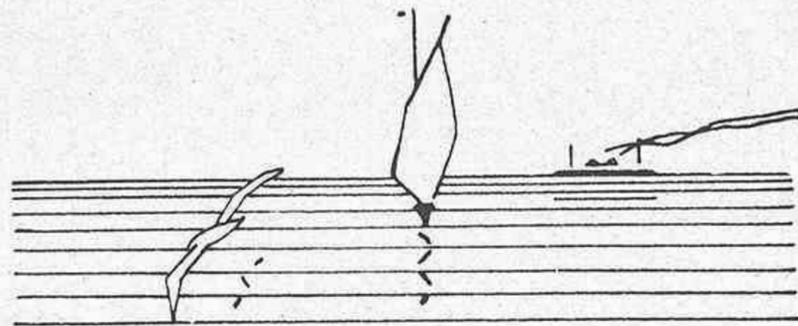
A su vez, en 1925, por decreto-ley de 10 de julio, fueron abolidos tres de estos títulos (excepto el de averías, cuyo procedimiento sólo se instruye a petición de parte) y substituidos por el que se llamó Título adicional a la ley de Enjuiciamiento Militar de Marina.

Así, pues, hasta el 14 de abril de 1931, ocurrido un abordaje, la jurisdicción de Marina instruía una causa en averiguación de los

hechos que visto en Consejo de guerra, sentenciaba era debido el accidente a fuerza mayor o bien que existía culpabilidad por parte de uno o los dos capitanes. En este caso se les imponía la sanción prevista en el Código Penal o ley penal para la marina mercante. Esta ley es de 1923 y al implantarse la República en España ha sido legalizada; antes de ella no existía en España más ley penal que el Título 14 de la antigua Ordenanza de Matriculas de 1802, insuficiente a todas luces.

Independientemente, siguiendo el procedimiento de la jurisdicción civil, el armador de un buque podía reclamar al del otro la indemnización que autoriza el artículo del Código de Comercio antes copiado. Ahora bien, yo he visto casos y nunca he comprendido la posibilidad de ello, como el que explico: Un Consejo de guerra declara que no hay culpabilidad en el abordaje, que ha sido debido a fuerza mayor; y un Juez de 1.ª instancia en el pleito civil promovido por uno de los navieros, declara o sentencia que ha habido impericia o imprudencia por parte de uno de los Capitanes y por tanto debe abonar su armador la indemnización correspondiente al otro. ¿Cómo se compagina ello?

(Continuará)



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

Un experimento italiano para sustituir el petróleo

La mayoría de las sanciones contra Italia no parecen, por ahora, excesivamente graves. Pero falta una, dudosa todavía: Italia no podrá comprar carbón, hierro, ni... petróleo. Y esto sí que es más serio; más serio para Italia y más interesante para todos.

Para hacer la guerra hoy día, se necesita en efecto — de un modo imperativo y absoluto — poseer petróleo, enormes cantidades de petróleo. Petróleo o un sustituto; carburante natural o carburante sintético, pero nacional. El que no tiene petróleo, ha de fabricarlo si quiere subsistir. Y el problema se agrava para Italia. El carbón, como sabemos, puede transformarse en bencina (bencina, benzoles, aceites...), pero Italia no posee carbón. Y... le cierran la llave de la bencina. ¿Como se las arreglarán los italianos?

Este es el problema. El caso de Italia hoy, es el caso de una nación cualquiera que careciendo de yacimientos necesita en caso de bloqueo (guerra, o conflicto internacional sencillamente), fabricar su carburante en casa, sea como sea. Los italianos carecen de carbón y en tiempos normales lo importan generalmente de Inglaterra en cantidades enormes. Si la guerra durase muchos meses, si las sanciones se cumpliesen con rigor, los depósitos italianos — actualmente llenos hasta los topes — se agotarían rápidamente, las pequeñas cantidades de petróleo que pueden fabricar allí, ya de sus modestos yacimientos africanos, ya de sus pizarras o alquitranes nacionales, se reservarán estrictamente para mover artefactos de guerra. ¿Y entonces, dejarán de funcionar sus trenes, autobuses, automóviles, autocars etc. etc.? ¿Se detendrán sus buques, sus motonaves, sus aviones comerciales?

Italia, ante esta perspectiva, se apresta a hacer cuanto pueda. Su oficina especial de

combustible líquido, que de hecho explota el monopolio de petróleo en todo el país, entró ya en funciones. «Carecemos de carbón y de petróleo, dicen los italianos, pero queda el agua y queda la madera».

Momento interesante en suma para la industria de carburantes y sustitutos.

* * *

El agua primero. ¿Automóviles funcionando al agua? No, no es esto precisamente. Para transformar el agua — y con agua tan sólo — en un «carburante» (si se me permite la palabra), es decir, descomponer el agua para extraer el hidrógeno («carburante» gaseoso), efectuando la operación con energía hidráulica *tan sólo*, esto sí que es factible y realizable en la actualidad.

Recordemos: hidrógeno; gas ligero — el más ligero — incoloro, inodoro e irrespirable, pero... inflamable.

Mejor aún: la mezcla aire-hidrógeno resulta no ya inflamable tan sólo, sino terriblemente detonante. Una mezcla explosiva en suma. Por consiguiente: aire-hidrógeno y una chispa... y ya tenemos la explosión, ya tenemos el «carburante».

Ahora bien: el hidrógeno (gas del alumbrado) se obtiene generalmente del carbón (hornos de cok, procedimiento «Haber», etcétera, etcétera); pero este sistema no nos interesa ahora, o mejor dicho, no puede interesar a los italianos, que carecen de carbón. Acudamos pues a nuestras primeras prácticas de física elemental y acudamos al agua (el agua es barata):

Una cubeta con agua; dos tubos de vidrio invertidos llenos de agua también y con el extremo sumergido. Un hilo eléctrico (polo po-

sitivo) terminando en el interior del primero y el otro hilo (negativo), en el segundo. Y por el hilo... la corriente eléctrica. Y el agua por electrolisis, se descompone en sus dos elementos: un volumen de oxígeno aparecerá pronto en la parte alta del primero, mientras que el hidrógeno (dos volúmenes) se acumulará en el segundo. Si introducimos una cerilla encendida en el primero, la llama se apagará; si la acercamos al borde de la segunda... ¡pum! se inflama y detona.

Agua y electricidad, en suma, es todo lo que se necesita para obtener hidrógeno, más o menos caro. Y su precio, en definitiva, dependerá del precio de la energía eléctrica. Como dijimos en otra ocasión, el profesor inglés J. B. S. Haldane preconiza para el futuro la energía eléctrica por «centrales colianas» (grandes molinos de aire). Actualmente, en todo caso, se produce con la energía hidráulica. Agua en suma y desnivel o energía, es lo único que se necesita para fabricar hidrógeno. Y la energía eléctrica—los saltos de agua—abundan mayormente en la península transalpina.

Pero fabricar hidrógeno, no es nada. Lo difícil es «empaquetarlo». El poder calorífico del hidrógeno es muy elevado en efecto: 30 mil calorías por kilogramo, pero como es muy ligero, resulta muy voluminoso. Para utilizarlo discretamente, precisa prepararlo al estado líquido encerrado en botellas o depósitos de acero a 200 atmósferas. Felizmente, la metalurgia es la gran aliada del automovilismo y la metalurgia está siempre a gran altura. Y hoy día se prepara el hidrógeno líquido en depósitos relativamente «menos pesados». Concretando: se necesita transportar un peso muerto de 5 kilos por metro cúbico, o sea: se necesita un depósito de 200 kilos para transportar

el equivalente de 100 litros de esencia que pesan 75 kilos.

Para un coche de turismo, esto sería excesivo desde luego, pero en cambio, ello supone una impedimenta de menor cuantía para toda clase de automotrices, camiones, vehículos industriales, autobuses, autocars, etc., etc. Estos podrían adaptarse. Italia, así gastaría energía eléctrica tan sólo, es decir, hidráulica.

Las dificultades de orden técnico—encendido principalmente—ya están virtualmente resueltas hoy, y en último extremo, aquellos mecánicos las solventarían fácilmente en caso de necesidad.

* * *

Veamos el árbol ahora. Árbol, arbusto, desechos de madera, incluso...

El gasógeno aplicado al automovilismo, funcionando el carbón vegetal o quemando madera sencillamente, es problema resuelto ya. Y los italianos no tendrán ahora más remedio que acudir al gasógeno, en primer lugar.

Ya antes del comienzo de las hostilidades, el Gobierno italiano aprobó un decreto-ley por el que se establece que *todos* los vehículos automóviles dedicados al transporte colectivo de pasajeros, ya urbanos, ya interurbanos, de carácter estatal o de administración particular, deben ser impulsados por motor gasógeno u otro carburante sucedáneo. Como fecha límite para que las empresas actualmente en funcionamiento realicen la sustitución, modificación o adaptación de su material, se fija el 31 de diciembre de 1937.

Esta medida ha venido precedida, como es natural, de una larga serie de ensayos acerca de su viabilidad. Esperemos ahora los resultados prácticos de este experimento.

R. E.

COMPRESORES DE AIRE
MATERIAL NEUMÁTICO

Atlas Diesel
S. A. E.

MOTORES DIESEL
MARINOS Y FIJOS

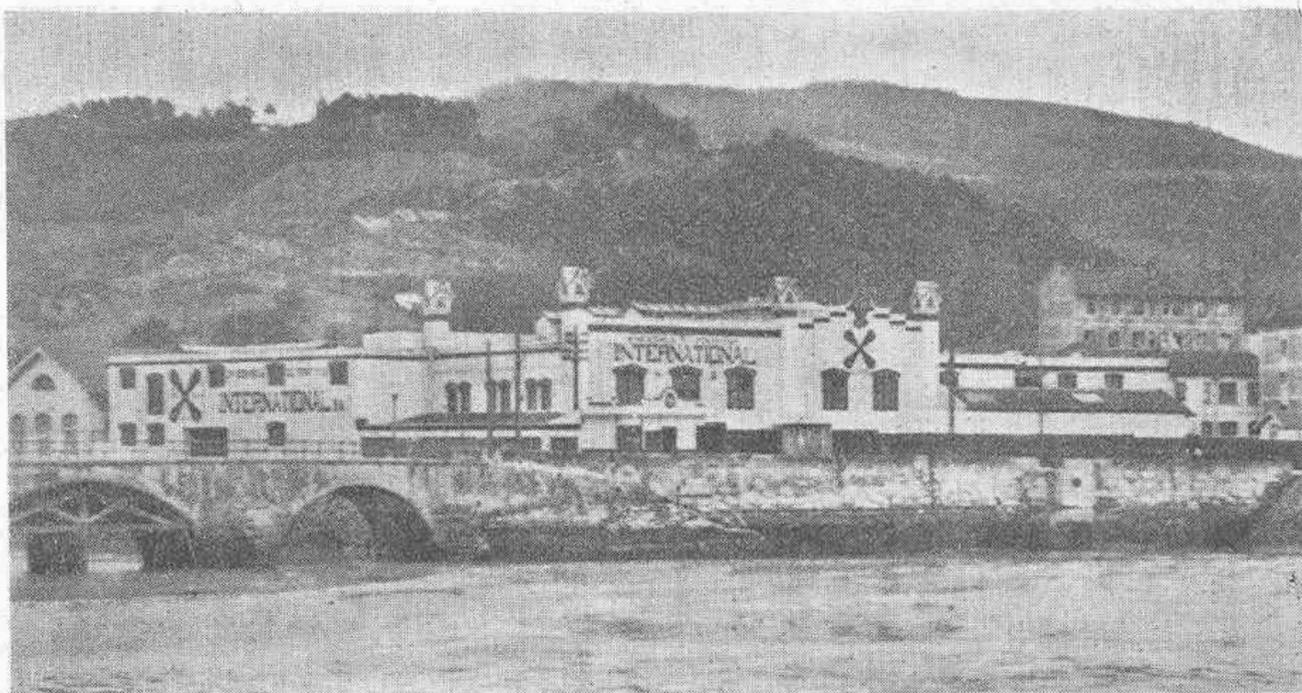
Delegación para Asturias: **RAMÓN ALVAREZ FERNANDEZ** M. de San Esteban, 13-GIJÓN

Las pinturas de los cascos de los buques

Desde los primeros tiempos de la navegación se tuvo especial cuidado en preservar a los cascos de los buques de las adherencias marinas, dados los grandes estragos que éstas ocasionan en aquéllos. De este modo ha podido comprobarse que los fenicios ya utilizaban en los fondos de sus naves una composición bituminosa que les protegía contra estas adherencias, y los restos hallados de embarcaciones romanas demuestran que estaban cubiertas con planchas de plomo, colocadas con el mismo propósito. Más tarde, y en el auge de los barcos de madera, este problema fué medio resuelto durante algún tiempo, recubriendo los fondos con planchas de cobre. Pero este sistema no solo era enormemente costoso, sino que fracasaba tantas veces como triunfaba. La ciencia entonces desarrolló una fórmula fabricada a base de venenos de cobre que con el tiempo se han venido perfeccionando, hasta obtener resultados verdaderamente maravillosos.

Cuando se comenzaron a utilizar los barcos de hierro y acero, se intentó resolver el problema colocando en los fondos y encima del hierro o acero una capa protectora de madera sobre la que se colocaban a su vez planchas de cobre. Este sistema no solo era más costoso aún que el utilizado en los barcos de madera, sino que además tenía el gran inconveniente de que la madera intermedia se im-

pregnaba de agua salada y la acción corrosiva comenzaba inmediatamente. En vista de los inconvenientes apuntados, la ciencia dirigió sus esfuerzos a resolver el gran problema de producción de pinturas anticorrosivas y antin-



**Compañía Española de Pinturas INTERNATIONAL, S. A.
Fábrica en Luchana-Erandio (Bilbao)**

crustantes, la primera para prevenir contra las oxidaciones del hierro o del acero, y la segunda para preservar a los fondos de los buques de las adherencias marinas.

Con continuos procesos y ensayos de aleaciones de varios tóxicos y antisépticos mezclados convenientemente, y con un estudio de las complejas reacciones, ha sido posible producir unas composiciones que pueden ser aplicadas lo mismo que una pintura corriente. Esta pintura es trabajada por el agua del mar de modo que causa una gradual solución de los componentes venenosos, matando así en su germen la vida vegetal y animal que de otro modo se adheriría en los fondos de los buques.

Y al hacer este pequeño historial no podemos dejar en olvido al ingeniero Mr. Holzapfel, persona quien en realidad fué la que

llevó a la práctica el uso de las pinturas submarinas. Este se estableció en Newcastle en Tyne en el año 1881 en un reducido pabellón donde por toda instalación tenía un gran bocoy, que aún existe hoy como recuerdo, y en el que se mezclaron las primeras patentes de fondos. Años más tarde, mediante detenidos estudios en los laboratorios e investigaciones científicas, fueron perfeccionándose las Patentes «Holzapfel» que llegaron a adquirir renombre en el mundo entero. Posteriormente esta fábrica con todos sus elementos de producción, marcas, fórmulas, etc., fué adquirida por la entidad de mayor envergadura en dicho ramo «The International Paint and Compositions C.º Ltd.», que hoy en día fabrica no solo las composiciones submarinas, sino toda clase de pinturas, barnices y composiciones industriales, verificando una producción anual superior a 25.000 tons., que envía a todas las partes del mundo, y cuenta con fábricas asociadas en Francia, Alemania, Italia, Suecia, Dinamarca, Japón, Brasil y Canadá.

La marca «International» goza de tan grande clientela que, a pesar de existir más de trescientas fábricas de pinturas submarinas en el mundo, ella sola absorbe más del 50 por 100 del tonelaje a flote. Para atender debidamente al mercado español, se constituyó en el año 1923 la «Compañía Española de Pinturas International» S. A., nacionalizando en nuestro país las Patentes y fórmulas secretas de la firma inglesa antes mencionada. Y las pinturas fabricadas por esta Compañía Española, gozan de tanta o más fama y favor que las de la

marca «International», como lo demuestra el que el 90 por 100 de nuestro tonelaje mercante, de más de 100 toneladas, utilice estas Patentes.

Con el fin de abrir nuevos horizontes y contrarrestar la compresión en general del negocio marítimo, esta entidad ha dirigido sus esfuerzos a toda clase de actividades del negocio de pinturas, sobre todo de uso terrestre, habiendo encontrado en esta nueva gama el mismo éxito que el conseguido con las pinturas de tipo marino. A este fin cuenta con más de doscientas cincuenta especialidades para diversos usos industriales y tiene establecidos «stocks» de pinturas en todos los puertos de España así como en las capitales de mayor importancia y otros puntos estratégicos del interior. Por lo dicho y por la excelente e inimitable composición de las pinturas marca «International» que cuenta con una perfecta organización comercial, no obstante la crisis que reina en España, la Compañía Española de Pinturas «International» S. A., ha conseguido en su último ejercicio, una cifra de producción superior a anteriores años, lo que dice bastante en favor de sus productos.

Por lo afín que es dicha industria a los intereses que defiende esta Revista, no podemos menos que congratularnos de que exista en España una actividad de la importancia de ésta, y que los armadores nacionales no tengan que recurrir al empleo de productos extranjeros para la buena conservación de sus buques.

ANTONIO SUARDIAZ VALDÉS

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

Servicio de cabotaje entre puertos del Cantábrico

FLOTA

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

PERSPECTIVAS DE LA INDUSTRIA DE CONSTRUCCION NAVAL

LA AYUDA OFICIAL A LA MARINA EN INGLATERRA

Hace treinta años las firmas de construcciones navales de Inglaterra botaban en un año 1.700 000 tons., buques mercantes y unidades de guerra, de las cuales más de un millón trescientas mil iban a engrosar la flota de aquel país, que era entonces substancialmente mayor que la de todos los demás países reunidos.

Estamos muy lejos de aquellos días jubilosos en que los astilleros ingleses mantenían una hegemonía indubitable sobre el mundo entero. El año pasado, fué sólo de 495.543

el tonelaje que se lanzó desde los astilleros ingleses a los mares. Todo lo más que Mr. F. E. Rebeck, el Vicepresidente de la Federación de Empresas de construcción naval, se atreve a vaticinar es que «la actual recuperación de las actividades, manifestada a fines de 1935, permite calcular que a fines del primer trimestre de 1936, el tonelaje entre manos llegará a las 750.000 tons. por primera vez desde la depresión que se inició hace cinco años».

A esta citra pudiera añadirse la que el ritmo creciente de las órdenes que se están registrando pudiera aportar; pero, con todo, debe recordarse que aún este volumen de tra-



Mr. MAURICE E. DENNY

Presidente de la Federación de Constructores Navales, y del Instituto de Ingenieros de la Marina de Inglaterra.

bajo es, poco más o menos, la mitad de lo que era en 1929.

EL PLAN DE DESGUACES NO FUÉ EN 1935 LO QUE SE ESPERABA

Las actuales condiciones de las actividades constructoras son ahora mejores de lo que venían siendo; pero no están justificadas, todavía, las extremadas muestras de júbilo con que se saludan algunas cifras desde la prensa diaria.

La industria se ha racionalizado; ha reducido su capacidad de 3 a 2 millones de toneladas; y si los hechos se muestran propicios, una mitad de esa capacidad podrá emplearse en el

año que acabamos de comenzar. La gran decepción de 1936 fué el plan de desguaces y construcciones, del que se esperaba un flujo de órdenes de construcción de buques de carga, que no se realizó; especialmente para aquellos astilleros como los del Tyne, Tees, y Wear, cuyo valor asciende a 10.000.000 de libras esterlinas, límite señalado por el Gobierno para la concesión de préstamos a los armadores.

La decepción consiste en que sólo en una quinta parte se han aprovechado las posibilidades financieras que el plan mencionado brindaba a la iniciativa constructora.



Sir CHARLES CRAVEN

Presidente de la Vickers-Armstrongs Ltd. Poderosa empresa de construcciones navales de Inglaterra, relacionada al período inicial de esta actividad en España.

EL PARO FORZOSO EN LOS ASTILLEROS

La explicación a este desfavorable suceso hay que hallarla en las condiciones que se venían imponiendo, especialmente para los desguaces. Hay la esperanza de que al someter a la Cámara de los Comunes la nueva ley de asistencia a la Marina inglesa, con el fin de extender el subsidio de «tramps», se incluya alguna enmienda favorable a la mencionada ley que regula el plan de desguaces y construcciones. Aunque, a decir verdad, hasta ahora el Gobierno no se ha comprometido a nada en este punto, y eso que más de la mitad de los obreros ocupados en los astilleros de la costa Nordeste y lo menos dos quintas partes de los que se ocupaban en los astilleros escoceses, están en paro forzoso, con la natural repercusión sobre las cifras de socorro y, en definitiva, sobre el presupuesto.

UNAS CIFRAS ELOCUENTES

La intensidad de la competencia extranjera es una seria preocupación para los ingleses; esa competencia crece constantemente auxiliada por subsidios pródigos del Estado y, a veces, hasta de los municipios. La realidad es que los astilleros ingleses producen para el extranjero sólo una décima parte de lo que era normal antes de la guerra.

Tomados los valores, el resultado es igualmente desfavorable. En 1913, el valor de los buques construídos para la exportación era de 11.000.000 de libras—se incluyen buques de guerra—. Durante el «boom» de la postguerra, en 1928 y 1929, se elevó a los 15.000.000 de libras esterlinas; en 1930 se registra el punto más alto, el «record» máximo, 20 millones de libras.

Luego los años flacos, las cifras de exportación caen verticalmente; cada vez menos y menos, hasta 1934, en que se toca el fondo, con 1.500.000 libras. Y no es sólo el efecto inmediato, directo, abrumador, sobre la industria de la construcción naval; es su contribución negativa a la balanza de pagos.

BUQUES VIEJOS Y NUEVOS.EL FACTOR ECONÓMICO —

La técnica avanza continuamente y en el año transcurrido, las nuevas construcciones llevan el sello de sus innovaciones. Los buques que ahora se construyen son superiores a sus predecesores. Tienen costes de explotación tan bajos que pueden ser remuneradores donde las viejas unidades producen pérdidas sóloamente. Los progresos en la concepción de la arquitectura del buque, del casco, de la máquina, resultante de concienzudos experimentos, han hecho posible a los constructores navales ofrecer buques de carga que pueden transportar doble de ella por cada tonelada de combustible consumido, con respecto a las construcciones navales de hace diez o doce años.

Otro tanto ocurre con las reparaciones; como en las nuevas construcciones, los trabajos de esta naturaleza se operan a costes mucho más reducidos.

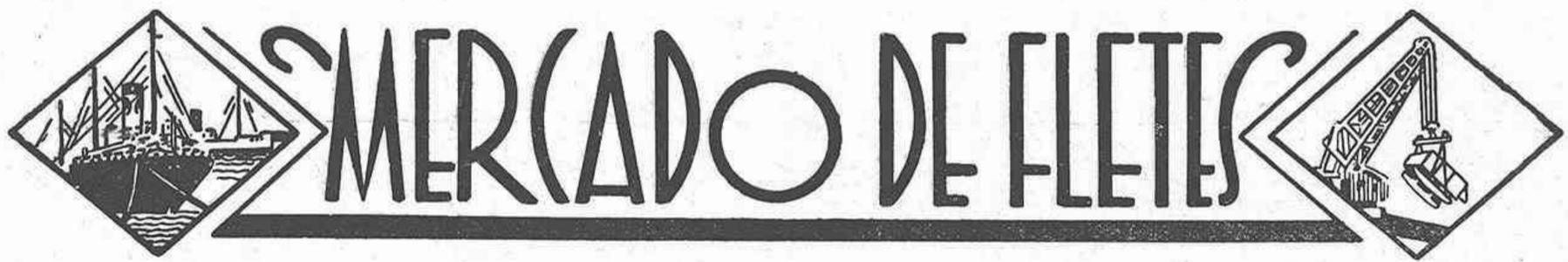
EL ESTÍMULO OFICIAL

En general, la industria inglesa ha sido estimulada desde las alturas por la adopción de métodos económicos enteramente nuevos, y en elogio del Gobierno Nacional debe reconocerse que esas medidas dictadas por el supremo interés del país, han sido en general acertadas. La explicación de ese acierto consiste en que en medio de un mundo de locos, los ingleses aparecen siendo los menos locos. La vida en Inglaterra es relativamente barata, los salarios elevados y hay más trabajo que hubo nunca, desde la «debacle» socialista de 1931.

Pero, a excepción del plan de desguaces y construcciones navales, nada se ha hecho por la marina, aunque ésta significa más que ninguna otra en la economía del país, y aunque haya sufrido más de la competencia exterior desleal y de la crisis que asuela al mundo.

J. THOMPSON.

Londres-Enero.



MERCADO DE FLETES

Nada en absoluto ha variado este mercado de la impresión recogida en la quincena anterior. Como entonces, la demanda de buques es bastante reducida y casi limitada a los de pequeño porte, que continúan colocándose con facilidad para viajes a puertos de Galicia y el Cantábrico, sin dar lugar a disponibilidades en puerto.

En esto influyen también los mismos motivos que expusimos en otras fechas, es decir, que casi todos los barcos están retrasados en el cumplimiento de sus viajes por las detenciones y arribadas que sufren originadas por los temporales, los que en este invierno se repiten con mucha frecuencia en toda la costa norte de España. De no ser así, es muy posible que en este mercado se hiciera notar más la falta de órdenes para fletamento, puesto que carece de suficiente animación.

Para puertos del Sur y Mediterráneo los requerimientos de barcos escasean enormemente, pues sólo aparecen algunas órdenes para tonelaje reducido que llegan a cerrarse con bodegas sueltas y, por cierto, a precios de flete bastante alambicados para no permitir beneficios.

Los navieros hacen todo lo posible para sostener los tipos de flete a fin de que la explotación de sus buques no de lugar a pérdidas de importancia, ya que en los precios actuales son pocas las veces que trabajan con utilidad.

Ninguna animación experimenta el mercado de retornos, en el que faltan órdenes de fletamento y la tendencia a concertar fletes bajos es cada día más manifiesta. Los viajes con madera para minas están enmarcados dentro de una regular demanda.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

Pasajes	— Vp.	600 ts.	Ptas. 11,—	Langreo
San Sebastián. . .	»	300 ts.	» 15,—	Id.
Zumaya	»	200 ts.	» 15,—	Id.
Bilbao	»	450 ts.	» 9,50	Id.
Id.	»	400 ts.	» 9,—	Id.
Plencia	»	150 ts.	» 15,50	Id.
Coruña	»	240 ts.	» 11,—	Id.
Vigo	»	800 ts.	» 14,—	Id.
Cádiz	»	800 ts.	» 15,—	Norte.
Sevilla	»	850 ts.	» 14,—	Langreo
Mazarrón	»	1.200 ts.	» 14,—	Norte.
Barcelona (bods.).	»	4.000 ts.	» 12,50/13	Langreo
Id. (bodega). . .	»	700 ts.	» 13,—	Norte.

AVILÉS a

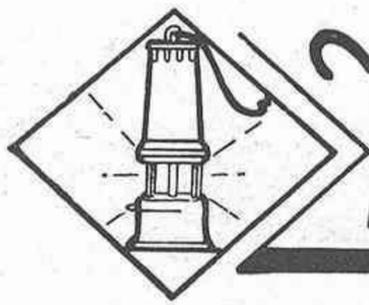
Ferrol	— Vp.	120 ts.	Ptas. 12,—
Alicante	»	2.700 ts.	» 12,—

S. E. de PRAVIA a

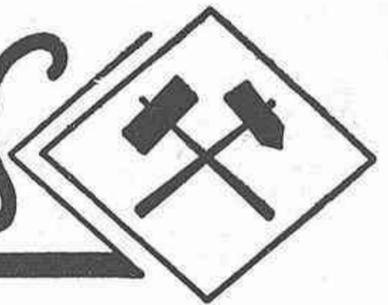
San Sebastián	— Vp.	200 ts.	Ptas. 14,—
Bilbao	»	3.000 ts.	» 7,—
Id.	»	900 ts.	» 8,50
Coruña	»	300 ts.	» 11,—

RETORNOS:

Bilbao-Musel	— Vp.	120 ts. cemento	Ptas. 9,—
Bilbao-Musel	»	700 ts. mineral	» 5,—
Requejada-Musel	»	150 ts. sosa	» 9,—
Villagarcía-Gijón	»	300 ts. pinos	» 9,—
Betanzos-Gijón	»	210 ts.	» 11,—
Vivero-Gijón	»	120 ts. tabla	» 10,50



MERCADO DE CARBONES



Ninguna variación ha experimentado este mercado en el transcurso de la pasada quincena. La falta de pedidos de carbón continúa siendo muy considerable, por lo que los mineros han de hacer cuanto esté en sus manos para evitar que las existencias vayan en aumento, y a tal fin no hay otras medidas que las de aterceramiento de labores, lo cual se va haciendo ya sistema general en toda la cuenca hullera de Asturias; pero esto supone importantes pérdidas de jornales para los obreros y el consiguiente malestar de la población minera.

La demanda actual es, como en anteriores semanas, dirigida con alguna preferencia para las galletas, pero sin que llegue a ser tan activa que disminuyan las existencias de dicha clase; luego aparecen las granzas y menudos con pedidos bastante limitados y por último, los cribados, que apenas si tienen compradores.

Como antes indicamos, merced a la forma restringida en que se llevan a efecto las explotaciones, no aumentan las existencias que siguen representadas en unas 400.000 tons. Pero de no ser así, es decir, si las empresas normalizaran los trabajos, los «stocks» que prontamente llegarían a acumularse, serían enormes, dando lugar a una paralización general en las minas, pues ya algunas se encuentran en este caso por la congestión de sus plazas, colmadas de carbones.

Nuevamente ha despertado inquietud y adquirido estado latente el nuevo Tratado de comercio con Inglaterra, cuyas negociaciones serán reanudadas en breve. Los representantes de los Ayuntamientos hulleros se han di-

rigido al Gobierno exponiendo el serio problema que podía ocasionar cualquier aumento de cupo de introducción de carbones ingleses, lo cual supondría tanto como la ruina de la industria hullera y, como secuela, de la región asturiana. La atención está ahora pendiente de dicho Tratado, esperándose con impaciencia sus negociaciones, aunque se confía en la atención que nuestro Gobierno pondrá para no lesionar la riqueza carbonera, por lo que ésta representa para la economía de Asturias.

Los embarques de carbón por estos puertos en la segunda decena de enero han sido más activos que en la anterior. Por Gijón-Musel se cargaron 42.704 tons.; por Avilés, 28.077 y 21.804 por San Esteban de Pravia.

El número de buques sometidos a los diferentes turnos ha descendido bastante en los últimos días de la quincena, y tanto por los cargaderos del t. c. del Norte como por los de Langreo, los despachos pueden hacerse con esperas de pocos días.

Para suministros de carbones a industrias obligadas, continúan rigiendo los precios oficiales siguientes:

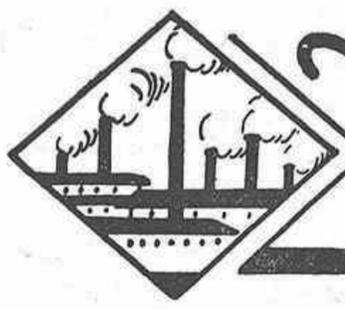
	Sobre vagón	Franco bordo
Cribado y galleta	49,90 ptas.	58,15 ptas.
Granza	40,90 »	49,15 »
Menudo	36,30 »	44,55 »
Briqueta	55,30 »	63,55 »

La abundancia de existencias favorece a los consumidores libres que obtienen precios con una rebaja de 3 a 6 pesetas y en algunos casos hasta más, de las cotizaciones oficiales.

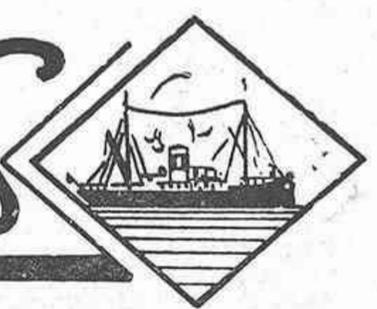
SERVIR pronto y bien es la costumbre de REEM

Siempre tenemos existencias de toda clase de lubricantes :-: Consúltenos sus necesidades **Sociedad Anónima REEM**

Apartado 111 **OVIEDO** **Teléfono 4038**



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

Un suceso interesante en la quincena fué la reaparición en los mercados de fletes de un buen número de buques italianos que hasta ahora habían permanecido alejados de aquéllos sirviendo los requerimientos de su país, en el transporte de víveres y municiones para el frente del Africa oriental. Esos buques aparecen en el sector del Plata, Norteamericano, Mar Negro y Extremo Oriente. Por cierto que, a este respecto, se ha planteado un problema curioso: la posibilidad de que el fletamento con un buque italiano implique una violación de las sanciones. No hay, excepto este, otros rasgos dignos de mención, no siendo que remite la actividad en el tráfico carbonero ante la posibilidad de una solución del conflicto minero inglés.

En el Plata ha habido paralización muchos días de esta quincena. Se hacen fletes de San Lorenzo a cualquier puerto del R. U., 6.000 tons., cargamento de granos, marzo 7 al 14, a razón de 18/—. Y de Rosario a cualquier puerto del R. U., incluso pequeños puertos irlandeses, buque de 5.500 tons., marzo 16 a abril 15, al tipo de 18/3.

Aparecen algo más interesados los cargadores en algún sector de Norteamérica, aunque se reduce la demanda de los azúcares cubanos; es en la zona de granos de Montreal donde la demanda es más viva. Se fletan buques desde ese puerto a Londres, Hull, Amberes, Rotterdam, cargamento de granos, buque de 33.000 qr., mayo 1 al 20, a 1/0. Y del grupo Montreal, Quebec, Sorel a Amberes y Rotterdam 38 qr., junio 5 al 20, al mismo flete.

Persiste la nota de optimismo en los mercados orientales. Se fleta buque de 6.500 toneladas, marzo 20 a abril 6, puertos sudaustralianos a R. U. y Continente, a razón de 25/6 para trigos a granel, y 28/—, en sacos.

CARBONES

La quincena pasada en los mercados carboneros de Inglaterra estuvo presidida por el signo de la expectación de lo que se iba a ventilar en las conferencias pendientes de empresas y obreros mineros. En general la demanda se contrae y esto es lo que sucede en la zona de Cardiff; parece como si los requerimientos estuvieran afectados por una saturación a la cual condujo la viva demanda de estos últimos tiempos. Esto no desmoraliza, sin embargo, la oferta, pues escasea el carbón en algunas variedades, entregas inmediatas con precios satisfactorios. Escasean menudos, todo uno, es irregular en cambio la posición de los cribados; coques mantienen sus precios anteriores y es buena la demanda de aglomerados y madera de mina.

En el sector de Swansea la atención se concentra en las clases superiores de antracita, depreciándose en cambio los precios de las variedades de inferior calidad. Los cribados se cotizan bien y los lavados en general tienen buena salida; en cambio, abundan demasiado algunas variedades de vapor, aunque consiguen sostener sus precios anteriores. «Bunkers» han llegado a escasear y tienen precios bastante altos.

Es buena la situación en el mercado de Newcastle. En general se están recibiendo demandas para toda la primera quincena de febrero. Los tipos mejores de Durham y Tyne, vapor, mantienen sus precios anteriores. Los menudos, Tyne y Blyth, han visto mejorar su demanda y afirmar sus cotizaciones. Carbones para gas y coques en general han llegado a escasear.

Aparece muy activa la demanda en la zona de Glasgow y los precios se sostienen altos. Escasean muchas variedades características de este mercado, con excepción de las de navegación, que se ofrecen más holgadamente.

FRANCIA

Como el tiempo es benigno, es poca la demanda interior de variedades domésticas. Hay una reanimación en las actividades metalúrgicas, textiles y cerámicas y es, por tanto, buena la demanda de los tipos industriales. Aparecen estos días las estadísticas de producción carbonera interior, y de los resúmenes conocidos, que son los más importantes, puede deducirse que en la mayoría de las cuencas la cifra de 1935 es menor que la del año precedente. Prosigue el forcejeo entre los intereses carboneros y los consumidores en torno de las licencias y tasas de importación. Continúa la huelga en las minas de antracita de La Mure. Las empresas se comprometen a garantizar 23 días de trabajo al mes, pero sosteniendo la rebaja de 10 % en los salarios.

BÉLGICA

En cambio, aumenta la producción de las cuencas carboníferas de Bélgica. De 26.389 mil tons. en 1934, pasa a 26.485.000 en 1935, sin contar la nota optimista de una re-

ducción de los «stocks» muy considerable, de 3,5 millones de tons. en 1934, a 2,5 millones un año después. También aumentó la producción de coques y briquetas. Esto se debe, no solo a la recuperación industrial, que se traduce en un movimiento más vivo de las industrias básicas, sino a que la presión extranjera ha sido menor en estos últimos años. Para dar ocupación a los parados se ha propuesto un plan de obras públicas, y otro para la utilización de las calidades pobres de carbón que son un 20 por 100 de la producción.

ALEMANIA

Aumenta la exportación de carbones alemanes a Iberoamérica, siguiendo el ritmo progresivo que se señala desde hace unos años. Eso denotan las cifras correspondientes a los principales mercados, Argentina y Brasil. En Argentina ha bajado sin embargo estos últimos meses, debido a la competencia de los carbones polacos. Recientemente se han colocado 200.000 en Brasil sobre la base del trueque, a cambio de cafés brasileños.

INGLATERRA

PRECIOS DE CARBONES PARA EXPORTACIÓN
SWANSEA

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

NEWCASTLE

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

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/ a 14/
Buenos para consumo.....	12/6 a 13/
Buenos para carga.....	11/6 a 12/6

FEDERACION DE SINDICATOS CARBONEROS DE ESPAÑA

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

Oficina central: Alcalá, 31 - Teléfono 11948 - Madrid

Dirección tele { gráfica } FEDERACIÓN
{ fónica }

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

Teléfono 1524 :-: Dirección telegráfica y telefónica: SINDULLERO

UN PEZ QUE SE CAPTURA A MANO

LA CARPA CARASSINA

*El primero que se desarrolla en las nuevas lagunas. — Aletargado.
Reviviendo. — Pesca fácil y barata. — Colorido primoroso.*

La *Carpa Carassina* es un pez poco apreciado en el Sur de Europa, para comer. Su cuerpo es la mitad más largo que alto, con el vientre aplanado. Es un pez tan común en el Norte de Europa que se encuentra tanto en las aguas dulces como en las saladas, en las limpias como en las cenagosas, y es el primero que se desarrolla en las lagunas formadas de nuevo en los desiertos.

Durante el invierno estos peces yacen aletargados y reunidos en gran número en el fondo de los lagos helados, permaneciendo en esa especie de marasmo hasta que los hielos se derriten. He leído que los habitantes de Jakust, se aprovechan de esta circunstancia para hacer sus provisiones de invierno con la mayor facilidad, sacándolos del hielo con la mano en gran número. Escogen los mayores, devuelven al agua los otros que son los que más reviven a la primavera siguiente.

Este mismo autor — Pallas — cree que Ovidio se refería a la *Carpa Carassina* cuando decía en la Elegía X:

*« Vidimus in glacie pisces haerere ligatos;
Sed pars er illis tum quoque viva fuit. »*



Por último diré que la cabeza es cuatro veces y dos tercios menos que su longitud total; que la aleta dorsal ocupa la tercera parte de su largo y su radio espinoso se compone de articulaciones muy numerosas y aproximadas; que la aleta central es más larga que la pectoral y la caudal más escotada que

ahorquillada y su color es verde oscuro con intensos reflejos dorados.

Pez duro, precioso y bravo, nada sin embargo con menos velocidad que sus congéneres, pero tenaz y abundante.

CAPITÁN MIGUEL MORALES ALMIÑANA.

Cádiz.

TRITON

PINTURA PATENTE PARA BARCOS

OLESA
MADRID

Norusto

PINTURA-ESMALTE ANTICORROSIVA

ASTILEROS DEL CANTABRICO 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.

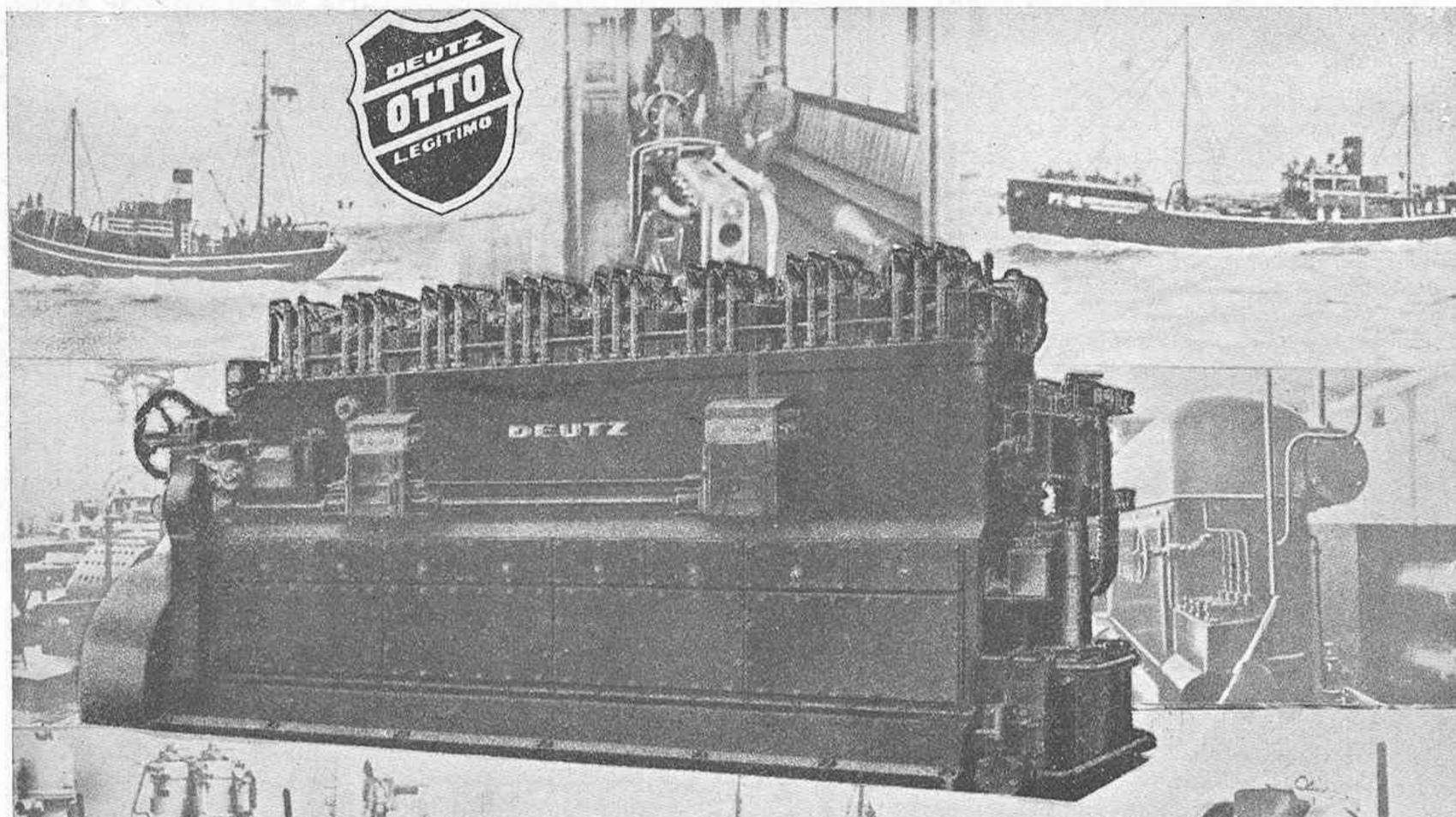
DIQUE SECO Para toda clase de reparaciones, reconocimientos, limpieza y pintura de fondos.

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

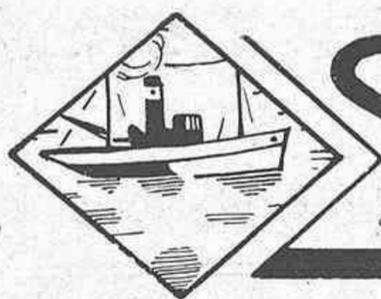
Soldadura Autógena y Eléctrica

Calle de las Artes Gráficas

Teléfono 23-42



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



SECCIÓN DE PESCA



UNA QUINCENA REGULAR

Sin los temporales que se desencadenaron mar adentro, la quincena pasada pudiera haber sido de excelentes resultados, por la abundancia de pesca que parece ser hay en estas playas; pero aquéllos dificultaron las faenas de la flota pesquera muchos de los días, y ésta hubo de regresar a puerto bastantes veces a media tarde. Mas cuando se pudo calar sin inconvenientes, las capturas fueron abundantes, aunque bien es cierto que en ellas predominaba el pescado de calidad inferior.

Muchas «parejas» trabajaron en las playas de la Estaca, donde se obtienen resultados re-

lativamente buenos, por lo que continúan acudiendo allí. Debido a esto son pocos los barcos dedicados a la pesca del día en los caladeros próximos a este puerto.

En esta quincena abundaron considerablemente los panchos y chicharros, base de casi todas las mareas. También se dió bastante bien la pescadilla, pero de tamaño pequeño, y los gallos. Sin embargo, la merluza y el besugo fueron especies muy escasas.

Los precios puede decirse que, en conjunto, fueron regulares en toda la quincena, pues únicamente se cotizaron bajos para la «palometa» que sigue pescándose en gran cantidad.

Promedio de precios en las ventas de pescado en la Rula de Gijón, desde el 11 al 26 de Enero de 1936

CLASE DE PESCA	11	13	14	15	16	17	18	20	21	22	23	24	25	26
Merluza.....	3,50	3,29	3,19	2,93	3,—	3,—	3,10	3,—	3,09	3,39	3,39	3,29	3,50	»
Pescadilla....	1,56	1,39	1,30	1,61	1,27	1,36	1,22	1,10	1,13	1,28	1,34	1,24	1,25	»
Besugo.....	1,89	1,96	2,—	1,76	1,80	1,79	2,20	1,16	1,84	2,—	1,59	1,29	1,79	»
Panchos.....	0,84	0,83	0,79	1,07	0,80	0,60	0,69	0,60	0,59	0,79	0,74	0,69	0,55	»
Gallos.....	1,48	1,44	1,—	1,28	1,06	1,19	0,87	0,91	1,10	1,—	1,19	1,—	1,23	»
Congrio.....	1,86	1,69	1,49	1,52	1,68	1,44	1,69	1,59	1,44	1,69	1,39	1,79	1,73	»
Abadejo.....	1,69	1,59	1,29	1,29	1,19	1,12	1,09	1,19	1,19	1,61	1,27	1,19	1,34	»
Reyes.....	1,39	1,29	1,19	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Salmonetes...	2,69	2,29	2,29	2,39	2,29	1,79	2,19	2,20	2,29	2,29	2,40	2,59	2,50	»
Barbadas....	1,—	0,90	0,90	1,—	1,—	1,—	0,91	»	1,—	»	0,88	»	1,—	»
Matute.....	0,42	0,37	0,50	0,39	0,50	0,40	0,50	0,40	0,38	0,38	0,39	0,46	0,36	»
Pelao.....	0,37	0,36	0,50	0,33	0,50	0,34	0,42	0,50	0,35	0,50	0,34	0,50	0,34	»
Potas.....	0,78	0,87	0,93	0,91	1,02	0,70	0,95	0,90	0,67	0,90	0,79	1,—	0,72	»
Calamares....	2,80	2,57	»	»	»	»	»	»	»	2,20	»	2,50	2,26	»
Palometa....	0,35	0,43	0,43	0,40	0,41	0,40	0,36	»	0,51	0,37	0,36	0,31	0,35	»
Almejas.....	0,77	0,75	0,77	0,63	0,41	0,45	0,80	0,78	0,82	»	0,73	0,65	0,68	»
Chicharro....	0,27	0,30	0,29	0,34	0,28	0,30	0,27	0,30	0,30	0,20	0,27	0,20	0,28	»
Congria.....	»	0,91	»	1,—	»	1,—	1,40	»	1,—	»	0,81	1,40	0,88	»
Percebes....	»	0,61	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Gallapotas...	»	»	1,29	»	1,41	»	»	1,37	»	»	»	»	»	»
Mero.....	»	»	2,53	2,26	1,75	»	2,49	2,29	»	2,50	»	2,50	2,38	»
Sardinas.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0,95	»

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.er TURNO =====				
31 Dicbre.	11 Enero.	R. Alonso R.	4.800	Barcelona.
10 Enero.	18 id.	Elanchove	7.000	Id.
10 id.	21 id.	Ciaño.	2.550	Id.
16 id.	cargando	Araitz Mendi.	3.200	Id.
17 id.	esperando	Ntra. Sra. del Carmen	5.500	Id.
24 id.	»	Maruja y Aurora	7.000	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
4 Enero.	11 Enero.	Sac 5.	3.500	Bilbao.
10 id.	18 id.	Ciaño.	5.000	Barcelona.
13 id.	cargando	Mina Piquera.	5.300	Id.
16 id.	esperando	Monchu	2.350	Sevilla.
23 id.	»	Genoveva Fierro	2.350	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.er TURNO =====				
9 Enero.	11 Enero.	Mari Elena	540	Bilbao.
9 id.	13 id.	María Amalia.	830	Vigo.
10 id.	16 id.	Sama.	1.000	Bilbao.
13 id.	17 id.	Ario	500	Avilés.
13 id.	21 id.	Villamanrique	2.300	Vallcarca.
16 id.	23 id.	Arata Mendi	1.200	Sagunto.
22 id.	cargando	Sac 5.	3.600	Motril.
24 id.	esperando	Mont Seny	840	Vigo.
25 id.	»	Llodio	900	Bilbao.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
6 Enero.	13 Enero.	Suevia	400	Vigo.
9 id.	13 id.	Iciar	620	Santander.
10 id.	16 id.	M. Junquera	620	Bilbao.
13 id.	17 id.	Hernani	420	San Sebastián.
13 id.	20 id.	Alejandro	400	Bilbao.
13 id.	21 id.	José María.	500	Pasajes.
17 id.	24 id.	Astillero	480	San Sebastián.
23 id.	cargando	M. Santiuste	460	Bilbao.
24 id.	esperando	Marta Junquera	620	Santander.
24 id.	»	Mari Begoña	450	Bilbao.
25 id.	»	Alejandro	400	San Sebastián.
25 id.	»	José María	500	Pasajes.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
10 Enero.	14 Enero.	V. de Chávarri	4.600	Tarragona.
15 id.	15 id.	Sotón	1.900	Bilbao.
17 id.	17 id.	María Amalia.	800	Cádiz.
24 id.	24 id.	Hernani	420	San Sebastián.

- GIJON

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

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
6 Enero.	10 Enero.	Astur	1.200	Huelva.
8 id.	10 id.	Galicia	150	Coruña.
10 id.	11 id.	Mari Begoña	420	Bilbao.
13 id.	20 id.	Deva	3.300	Barcelona.
13 id.	17 id.	Ario	500	Avilés.
13 id.	17 id.	Amador	240	Coruña.
14 id.	20 id.	Anita	190	Id.
14 id.	21 id.	Virgen del Pilar	1.200	Bilbao.
15 id.	20 id.	Llodio	900	Id.
15 id.	23 id.	Urola	6.500	Barcelona.
15 id.	cargando	Arata Mendi	3.000	Sagunto.
16 id.	»	Monchu	200	consumo.
17 id.	22 Enero.	Mari Elena	540	Bilbao.
18 id.	21 id.	Iciar	600	Santander.
20 id.	24 id.	Galicia	150	Coruña.
20 id.	23 id.	Magdalena	125	Plencia.
21 id.	cargando	Ruda	480	Vigo.
21 id.	esperando	Araitz Mendi	900	Barcelona.
21 id.	24 Enero.	Astillero	80	Ferrol.
21 id.	24 id.	Sama	1.000	Bilbao.
25 id.	esperando	Monte Faro	180	Coruña.
25 id.	»	Mari Eli	1.500	Bilbao.
===== GIJON - DARSENA. — F. C. DE LANGREO =====				
9 Enero.	11 Enero.	Paco García	200	Santander.
9 id.	14 id.	Mina Coto	350	Bilbao.
9 id.	14 id.	María Santiuste	500	Coruña.
11 id.	17 id.	Toñín	150	Santander.
11 id.	17 id.	Ana	300	San Sebastián.
13 id.	18 id.	Concepción Hevia	220	Id.
13 id.	18 id.	Rosita	140	Santander.
13 id.	21 id.	Zubieta	170	Deva.
13 id.	20 id.	Begoña 7	180	San Sebastián.
13 id.	21 id.	L. Vives	160	Santoña.
14 id.	22 id.	Dionisia	250	Bermeo.
20 id.	23 id.	Vito	190	San Sebastián.
23 id.	cargando	Josefa	300	Vigo.
23 id.	esperando	Toñín	150	Santander.
23 id.	»	Ana	300	Zumaya.
24 id.	»	Antonieta	120	Ondarroa.
24 id.	»	Paco García	200	Bilbao.
25 id.	»	Carmen	230	Santander.
25 id.	»	Gaviota	300	Bilbao.

A V I L E S

Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la 2.^a decena de Enero de 1936

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
2.^a decena de Enero.				
9 Enero.	11 Enero.	Candina	791	Tarragona-Barcelona.
9 id.	11 id.	Melchuca.	15	Luarca.
12 id.	13 id.	Arnao	146	Requejada.
14 id.	14 id.	Margarita	314	Pasajes.
11 id.	15 id.	Antonio Satrustegui	4.719	Málaga-Almería
13 id.	15 id.	Nuria R	3.433	P. Mallorca.
11 id.	16 id.	C. de Zubiría.	4.553	Valencia.
12 id.	16 id.	Inogedo	407	Pasajes.
13 id.	17 id.	Guillermo Schulz	3.606	Cartagena.
14 id.	17 id.	Caruso	1.335	Bilbao.
17 id.	17 id.	Cabo Cervera.	195	Gijón.
16 id.	17 id.	Arnao	7	Bilbao.
16 id.	18 id.	Lolina	355	Pasajes.
18 id.	18 id.	Ario	278	Cádiz.
16 id.	18 id.	San Jorge	2	Luarca.
13 id.	20 id.	Ramón	3.547	Ceuta-Aguilas.
15 id.	20 id.	Esles.	3.406	Alicante.
17 id.	20 id.	Virgen de la Cinta	561	Málaga.
18 id.	20 id.	Margarita	314	Vigo.
15 id.	20 id.	Quenje	93	Coruña.
TOTAL...			28.077	

Viuda de Manuel G. Morán

EFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

Depositario exclusivo de la Vacuum Oil C^o S. A. E.
 Aceites para la Marina MOBIL OILS
 Empaquetaduras y juntas BELDAM
 Cables de Alambre ingleses "British Ropes Ltd." - Cadenas de la casa "Old Hill"
 con certificado del "LLOYD'S" y todo lo concerniente a ferretería naval, de la
 casa "Gotseher & C.^o", de Birmingham

San Juan de Nieva (Avilés) Telegramas } **MORÁN-AVILÉS**
 Telefonemas }

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

Relación del carbón embarcado por este puerto durante la 2.^a decena de Enero de 1936

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
		2.^a decena de Enero.		
10 Enero.	11 Enero.	M. de Urquijo	2.864	Bilbao.
11 id.	11 id.	Evaristo	205	Id.
11 id.	13 id.	Jaime Girona	2 250	Id.
11 id.	13 id.	Ruda	491	Corcubión.
14 id.	14 id.	Aurora	986	Bilbao.
14 id.	15 id.	Galicia	309	Coruña.
13 id.	15 id.	El Caudal	1.078	Santander.
15 id.	15 id.	M. de Urquijo	2.741	Bilbao.
15 id.	15 id.	Chakartegui	196	Id.
15 id.	15 id.	Juanes	192	San Sebastián.
16 id.	16 id.	Mari Begaña	441	Bilbao.
16 id.	16 id.	Jaime Girona	2.354	Id.
16 id.	16 id.	Recalde	60	Id.
15 id.	17 id.	F. R. San Pedro	2.328	Id.
16 id.	18 id.	Aurora	983	Id.
16 id.	18 id.	Mont Seny	855	Pasajes.
18 id.	20 id.	El Caudal	1.041	Bilbao.
18 id.	20 id.	B. Zorroza	2.430	Pasajes.
		TOTAL...	21.804	

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.^a y 2.^a decena de Enero de 1936

		1. ^a DECENA	2. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.....	Turno 1. ^o	4.542,97	8.669,80
	Id. 2. ^o	9.144,39	6.873,46
	Id. 3. ^o	4.585,71	3.657,78
	Id. 4. ^o	1.701,40	2.437,76
	Grúas chicas.....	505,83	971,30
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.....	Cargaderos	24.842,84	16.555,96
	Grúas chicas.....	1.145,89	615,74
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C.	Cargaderos	958,83	2.536,16
	Muelles.....	329,00	386,00
Totales en las dos decenas.....		47.756,86	42.703,96
AVILÉS		9.757,00	28.077,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA		17.013,00	21.804,00

CEMENTOS FRADERA, S.A.

PORTLAND ARTIFICIAL LANDFORT



LANDFORT
VALLCARCA

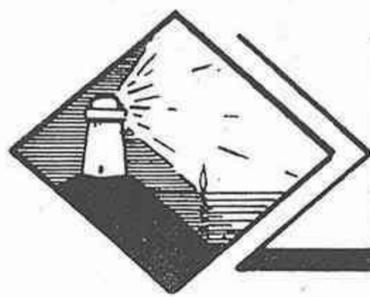
DESPACHO:

RONDA DE LA UNIVERSIDAD, 31

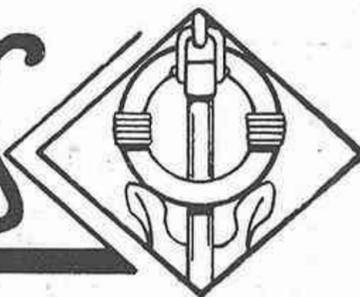
BARCELONA

Teléfono n.º 13067

DIRECCIÓN TELEGRAFICA: "LANDFORT"



INFORMACIONES VARIAS



COMPRA-VENTA DE BUQUES

Vapor «Villa Sanjurjo», casco de hierro; de 531 tons. de registro bruto y 407 tons. netas: construido en Newcastle en 1867. Vendido por los Sres. R. Alvarez Claro y Z. Lecumberri, de Sevilla, a desguazadores españoles.

LA RECAUDACIÓN DE ADUANAS

La recaudación obtenida por las Aduanas de esta provincia, durante el pasado mes de enero, ha sido la siguiente:

Gijón, 1.636.547,67; Avilés, 318.011,36; San Esteban de Pravia, 28.681,40, y las demás subalternas 4.957,39 pesetas. En igual período del año pasado, esta recaudación fué así: por Gijón, 571.275,49; por Avilés, 238.300,93; por San Esteban de Pravia, 21.551,93, y las demás subalternas 15.020,98 pesetas.

En el resumen general de dicho mes hay una diferencia en más que asciende a la importante cifra de 1.142.048,49 pesetas.

EL VAPOR «JUAN ARTAZA», A FLOTE

Por fin, ha podido ser puesto a flote el día 25 de enero el vapor «Juan Artaza», a quien el temporal hizo embarrancar al salir del puerto de Gijón el día 30 de diciembre último.

Antes se le había sacado casi toda la carga, pues al salir a flote sólo tenía 60 toneladas de carbón, que alijó para entrar en los Astilleros que en Fomento tiene don Bernardo Ortea, con objeto de proceder a su reparación.

CONFERENCIA DE D. EDUARDO MORELLO

El día 29 de enero, y en el Salón de Conferencias del Centro de Estudios Univer-

sitarios, de Madrid, pronunció don Eduardo Morello, Gerente de la Sociedad Altos Hornos, una conferencia sobre «La minería del hierro y la siderúrgica».

Comenzó señalando la antigüedad de nuestras explotaciones mineras y su importancia, pasando a compararlas con las que existen en la actualidad. Estudia la influencia de los distintos procedimientos siderúrgicos sobre el porvenir de la minería y del valor extraordinario que éstas alcanzaron, cuando el procedimiento Bessemer se aplicaba. Más tarde el método Thomas redujo considerablemente la aceptación de nuestros productos y con el Siemens, que permite utilizar la chatarra en gran cantidad, nuestra producción y explotación bajan de un modo alarmante. Señala a continuación, las reservas posibles de España, que ascienden a unos 600 millones de toneladas, cifras más que suficientes, en relación al consumo nacional.

El orador trata, también, de la minería del carbón y afirma que mezclados los productos españoles no sólo son buenos, sino que bastan para la producción de carbón nacional. Describe los progresos técnicos de la industria siderúrgica, afirmando que se encuentra al nivel de las más adelantadas de Europa.

Ilustró el Sr. Morello su conferencia con gráficos y proyecciones, siendo muy aplaudido al final de su disertación.

QUEDA RESUELTO EL CONFLICTO MINERO EN INGLATERRA ::

No habrá huelga carbonera, como llegó a temerse. En la reunión de la Federación de Mineros, el Ejecutivo recomendó la aceptación de las bases de las empresas. Por una mayoría de 360.000 contra 112.000 quedó aceptada la propuesta del Ejecutivo.

La conferencia se reunió en privado, pero

los resultados son esos. La oposición más vigorosa partió de los Sindicatos de la cuenca de Gales, de los de Northumberland y de los de Cumberland. Los delegados escoceses se abstuvieron.

Lo ofrecido por las empresas difiere solo en detalles de lo que ya se conocía. La oferta correspondiente a la zona de Yorkshire representa un aumento de un chelín, la de Scotland, nueve peniques y cuatro y medio. El aumento medio viene a ser de nueve peniques; se recordará que la petición de los obreros era de dos chelines. La gran diferencia se explica en el acuerdo que dió fin al conflicto de crear un Comité Consultivo Nacional, co poderes para tratar de cualesquiera cuestiones de interés común y aplicación general a la industria. Por su parte el Gobierno se ha comprometido a un estudio a fondo para llegar a la nacionalización de los derechos reales, gravámenes que pesan sobre la industria,

y de los que ya hemos hablado a nuestros lectores.

LOS VALORES NAVIEROS

Durante la última quincena han estado muy en calma las negociaciones de los valores navieros; avanzando las acciones de Sota y Aznar desde 405 a 410; las Uniones siguen a 215 y las Amayas a 195. Otros pequeños navieros hacen algunas operaciones.

PROPAGANDA DE LA TRAS-
ATLÁNTICA FRANCESA —

La Casa A. Paquet, Agente de la Compañía Trasatlántica Francesa en Gijón, ha tenido la atención de obsequiarnos con una original fotografía del gran trasatlántico «Normandie» y un almanaque de propaganda de dicha Compañía.

Agradecemos esta atención de la Casa A. Paquet.



El martillo picador CA

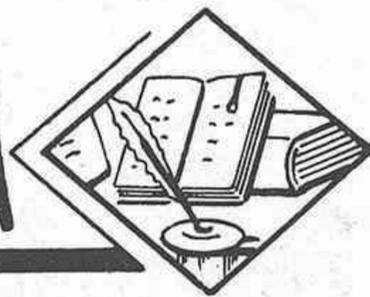
el preferido por los mineros

Flottmann

S. A.
MADRID.-Jorge Juan, 51



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



ORDEN HACIENDO OBLIGATORIO LA PRESENTACIÓN DE LA PATENTE DE SANIDAD A LOS BUQUES QUE SE DIRIJAN A PUERTOS ESPAÑOLES :: ::

El Excmo. Sr. Subsecretario del Ministerio de Estado dice al Excmo. Sr. Subsecretario de Industria y Comercio lo siguiente:

El Sr. Ministro de Estado, con fecha 12 del actual, me dice lo siguiente:

«El Consejo de Ministros celebrado hoy ha acordado, a propuesta del que suscribe, que procede recordar a los Cónsules de la Nación en el extranjero, y a las demás Autoridades competentes de la Administración española, que, en virtud del Decreto de 7 de setiembre de 1934 que, al aprobar el vigente Reglamento orgánico de Sanidad exterior, declaró derogadas las disposiciones que se opusieran al cumplimiento de éste, quedó derogado el Decreto de 14 de diciembre de 1933, que suprimió la obligatoriedad del visado consular de las patentes de Sanidad de los buques que se dirijan a puerto español, por cuanto esa supresión se opone al cumplimiento del artículo 32 del citado Reglamento, que previene que los Cónsules avisarán telegráficamente a la Dirección general de Sanidad (hoy Subsecretaría de Sanidad y Beneficencia) los casos de peste, etc., que se presenten en su distrito consular después de haber despachado algún barco con destino a puerto español.

Para dar cumplimiento a dicho acuerdo del Consejo de Ministros, procede que V. E. dirija las perti-

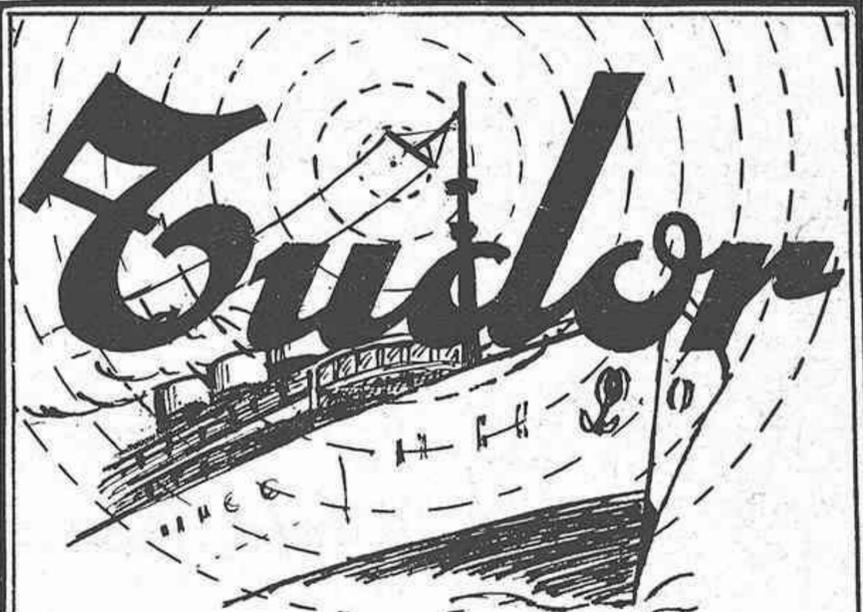
nentes instrucciones a los Cónsules de la Nación, a fin de que, a partir del día 20 del mes en curso, no dejen de exigir en ningún caso la presentación de la patente de Sanidad de los buques que se dirijan a puerto español, a los efectos de conceder el visado cuando así proceda, previo el pago de los derechos al respecto señalados por los vigentes aranceles consulares».

Madrid, 27 de diciembre de 1935.

DISPONIENDO SE ABONE A LA COMPAÑÍA TRASATLANTICA LA CANTIDAD QUE SE INDICA :: ::

Ilmo. Sr.: Este Ministerio, de acuerdo con lo propuesto por la Dirección general de Marina civil y Pesca, y estando ejercida la crítica del gasto por la Intervención general de la Administración del Estado, ha dispuesto se libre en firme a la Compañía Trasatlántica la cantidad de un millón doscientas ochenta y tres mil cien ptas. (1.283.100 pesetas), importe líquido de la subvención de 1.300.000 pesetas que le corresponde percibir en el mes de Enero del corriente año, según lo dispuesto en la Orden ministerial de 9 de Diciembre 1935 («Gaceta» núm. 354), y a cuenta de la liquidación que oportunamente ha de formularse; debiendo afectar el abono de este gasto al capítulo 3.º, artículo 4.º, agrupación novena, concepto 2.º, del presupuesto vigente de esta Dirección general para el primer trimestre del año actual.

Madrid 23 de Enero de 1936.



BATERIAS ESPECIALES PARA TELEGRAFIA Y TELEFONIA EN LOS BARCOS, ASI COMO PARA SEÑALES MARITIMAS

FABRICAS EN ZARAGOZA Y MADRID

SECCION TRANSPORTABLES: ALMAGRO, 16 Y 18
OFICINA CENTRAL: VICTORIA, 2

MADRID

DELEGACION EN BILBAO
BERTENDONA, 4-TELEFONO 11621

INFORMACIÓN PARA MINAS

DISTRITO MINERO DE OVIEDO

SOLICITUDES DE REGISTRO

D. Eustaquio Fernández Miranda Gutiérrez, vecino de Oviedo, como Director Gerente de la Sociedad Industrial Asturiana Santa Bárbara, ha presentado solicitud de registro de demasía de la mina de hulla que se conocerá con el nombre de «Cuarta Demasía a Miravalles», sita en los concejos de Aller, Laviana y Mieres.

Verifica su designación en la forma siguiente:

Que como dueña de las concesiones mineras «Miravalles», número 8.398 y «Miravalles segunda», número 8.692, desea adquirir con el nombre de «Cuarta Demasía a Miravalles», el terreno franco comprendido entre las concesiones «Miravalles» número 8.398, «Urbina», número 4.099, «Miravalles segunda», número 8.692, «Amalia», número 3.929 y «Ravilona», número 4.068.

Fué admitido este registro con el núm. 23.878. (B. O. 22 enero 1936).

* * *

D. Casiano Fernández Zardain, vecino de Oviedo, como Presidente de la Sociedad Anónima «Compañía Minera Asturiana de Minas Metalíferas», ha presentado solicitud de registro de doce áreas de la mina de barita cinabria que se conocerá con el nombre de «Descuidada», sita en los parajes llamados Cortina, Los Moruecos y Celero, parroquia de Santa Olaya de la Puerta, concejo de Cabrales, lindante con «Santa Teresa» y «Ampliación a Santa Clara», por su extremo Oeste, y «Bienvenida» y «Buen Recuerdo», por su extremo Sur y Este, ocupa ésta su mayor parte, el terreno que ocupaba la antigua concesión hoy caducada. llamada «Enriqueta», n.º 11.210.

Fué admitido este registro con el número 23.880.—(B. O. 27 enero 1936).

* * *

D. José María Baragaño Argüelles, vecino de Felechés (Siero), ha presentado solicitud de registro de veintisiete hectáreas de la mina de hulla que se conocerá con el nombre de «Julita», sita en el paraje llamado Bobia de Abajo, parroquia de Bobia, concejo de Onís.

Fué admitido este registro con el número 23.879.—(B. O. 24 enero 1936).

* * *

D. Florentino González Fernández, vecino de

La Vega (Villayana), ha presentado solicitud de registro de diez hectáreas de la mina de hulla que se conocerá con el nombre de la «Perdida», sita en el paraje llamado de La Calzada, parroquia de La Calzada, concejo de Pola de Lena.

Fué admitido este registro con el número 23.882.—(B. O. 29 enero 1936).

AGRUPACIÓN DE 3.^a DE JURADOS MIXTOS DE OVIEDO

RADOS MIXTOS DE OVIEDO

Por resolución Ministerial de 4 del actual, queda definitivamente aprobado el acuerdo sobre gratificaciones adoptado en la sesión celebrada el 30 de agosto de 1934, que literalmente dice:

Procede fijar en media mensualidad la cuantía de la gratificación abonable a los Capataces por cada uno de los años 1932 y 1933, por el concepto expresado en el art. 13 de las Bases de trabajo vigentes.—(B. O. 22 enero 1936).

CUERPO DE INGENIEROS DE MINAS

Con motivo del pase a la situación de supernumerario de D. Darío de Arana y Uriñuen, ha quedado vacante en el Cuerpo de Minas una plaza de Ingeniero Jefe de segunda clase, por lo que se han producido los ascensos siguientes:

A Ingeniero Jefe de segunda clase, don Francisco del Valle Fernández, y por hallarse en situación de supernumerario, a don Valentín Vallhonrat y Gómez: Ingeniero primero a don Diego Templado Martínez; Ingenieros segundos, a los señores don José Aramburu Luque, don José María Aguilar López y don Manuel Aguinaña Keller, y por hallarse todos en situación de supernumerarios, a D. Francisco Javier Milláns del Bosch y del Pino.

JOSE MARIA CANDINA

EN SUCESIÓN

**CONSIGNATRIO DE BUQUES
FLETAMENTOS :: SEGUROS
COMPRA-VENTA DE BUQUES**

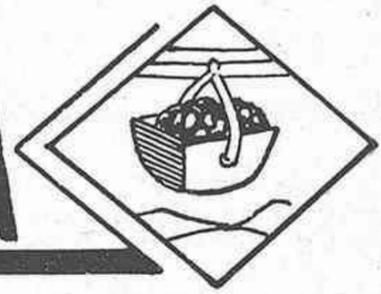
Dirección telegráfica: CANDINA

**TELÉFONO N.º 11.721
APARTADO N.º 520**

Campa de Albia, 1 BILBAO



LEGISLACIÓN MINERA



ORDEN RELATIVA A ENTIDADES QUE ESTÁN OBLIGADAS AL CONSUMO DE COMBUSTIBLES NACIONALES

Ilmo. Sr.: El Decreto del Ministerio de Industria y Comercio de 6 de junio de 1935, que obliga al consumo de combustibles nacionales a todos los Establecimientos y Centros del Estado, Diputaciones provinciales y Ayuntamientos, así como a aquellos que reciban directa o indirectamente subvenciones de cualquiera de estas entidades oficiales, es de aplicación a aquellos establecimientos que desarrollan sus actividades en régimen de monopolio, a los que por una protección especial gozan de la garantía de las entidades oficiales en sus operaciones o disfrutaren de exenciones que suponen minoración de ingresos a dichas entidades públicas.

Madrid, 30 de diciembre de 1935.

FIJANDO LOS PRECIOS OFICIALES DE TASA DE LA TONELADA DE AGLOMERADOS DE CARBON

Practicada la revisión de precios que determinan los artículos 5.º y 57 del Decreto de 18 de febrero de 1935, a propuesta del Comité ejecutivo de Combustibles,

Este Ministerio ha dispuesto que a partir de la publicación de la presente Orden en la «Gaceta de Madrid», los precios oficiales de tasa de la tonelada de aglomerados de carbón serán los siguientes:

	<u>SOBRE VAGÓN FABRICA</u> Pesetas	<u>SOBRE PUERTO ASTURIANO</u> Pesetas
Fábricas de Asturias.....	53,65	61,90
Idem de León.....	53,25	
Idem Luchana y Zorroza.	67,80	
Idem Valencia y Tarragona	79,55	
Idem de Barcelona.....	80,80	

En los precios establecidos para las fábricas de Asturias está comprendido el aumento de 0,40

pesetas por tonelada para amortizar el préstamo concertado con el Banco de Crédito Industrial.
Madrid, 13 de enero de 1936.

RESOLVIENDO INSTANCIA DE LA SECCIÓN DE ANTRACITAS DEL SINDICATO CARBONERO DEL NORTE DE ESPAÑA

Este Ministerio, de acuerdo con la Subsecretaría de Industria y Comercio, se ha servido disponer:

1.º Se concede un plazo de quince días, contados a partir de la publicación en la «Gaceta de Madrid» de la presente Orden, para que el Sindicato Carbonero del Norte de España, por medio de su Sección de Antracitas, reciba las peticiones de cuantas minas de antracita de León y Palencia, excluidas de la relación de cupos inserta en la Orden ministerial de 3 de julio de 1935, se crean con derecho a coeficiente de participación, y proceda en Junta general a rectificar la mencionada relación de cupos, prescindiendo de interpretaciones y aplicando estrictamente lo que a tal efecto dispone el Decreto ordenador de 18 de febrero del mismo año.

2.º Para que por ningún productor quepa alegar ignorancia, el Sindicato Carbonero del Norte publicará el anuncio de recepción de peticiones y de convocatoria de la Junta general de su Sección de Antracitas, que tendrá lugar el último día del plazo concedido en el apartado anterior, en los «Boletines Oficiales» de León y de Palencia y en periódicos locales de mayor circulación, y sin perjuicio de emplear otros medios que estime convenientes para conseguir la máxima difusión del anuncio entre todos los interesados.

3.º Si la Sección de Antracitas del Sindicato Carbonero del Norte de España no consiguiera en su reunión poner de acuerdo a los productores, remitirá inmediatamente al Comité ejecutivo de Combustibles certificación del acta de la sesión, en la que se haga constar las alegaciones expuestas por los afiliados, y este último organismo procederá en el plazo más breve posible a efectuar la rectificación de cupos, dando entrada a todas las minas que hayan demostrado su derecho, y teniendo rigurosamente en cuenta lo previsto a tal objeto en el repetido Decreto ordenador.

Madrid, 14 de enero de 1936.

DISPONIENDO QUE LA FEDERACION
DE SINDICATOS CARBONEROS Y LOS
SINDICATOS DE ALMACENISTAS QUE-
DAN OBLIGADOS A SOMETER AL CO-
MITÉ DE COMBUSTIBLES LAS DISCRE-
PANCIAS QUE SURJAN ENTRE ELLOS

Ilmo Sr.: Las relaciones entre los Sindicatos de Almacenistas e Importadores de carbón y la Federación de Productores nacionales se regulan, a los efectos de la ordenación general hullera, por los pactos o contratos comerciales entre ellos establecidos, los que constituyen la base necesaria del funcionamiento de los referidos Sindicatos. Dichos pactos, una vez formalizados, son intervenidos por la Dirección general de Minas y Combustibles (hoy por la Subsecretaría de Industria y Comercio), de acuerdo con lo establecido en el segundo párrafo del artículo 1.º del Decreto de 1.º de octubre de 1931.

Pudieran surgir, sin embargo, discrepancias entre las partes que determinasen la imposibilidad de llegar a la realización de los pactos, motivando, en consecuencia, la desaparición automática de los Sindicatos de Almacenistas e Importadores de carbón, lo que originaría una grave perturbación en la organización general hullera en vigor.

Para evitar este riesgo, se estima necesario precisar que entre las facultades otorgadas por las disposiciones legales vigentes al Comité Ejecutivo de Combustibles se encuentra la de intervenir, con carácter de árbitro, en la resolución de las diferencias que puedan presentarse entre productores y almacenistas al tratar y discutir, previamente a su formalización definitiva, los pactos o contratos básicos de la organización sindical. La composición del Comité Ejecutivo de Combustibles, integrado por todos los elementos interesados con la presencia de los diversos representantes del Estado, acon-

seja la conveniencia de la presente disposición y garantiza su eficacia.

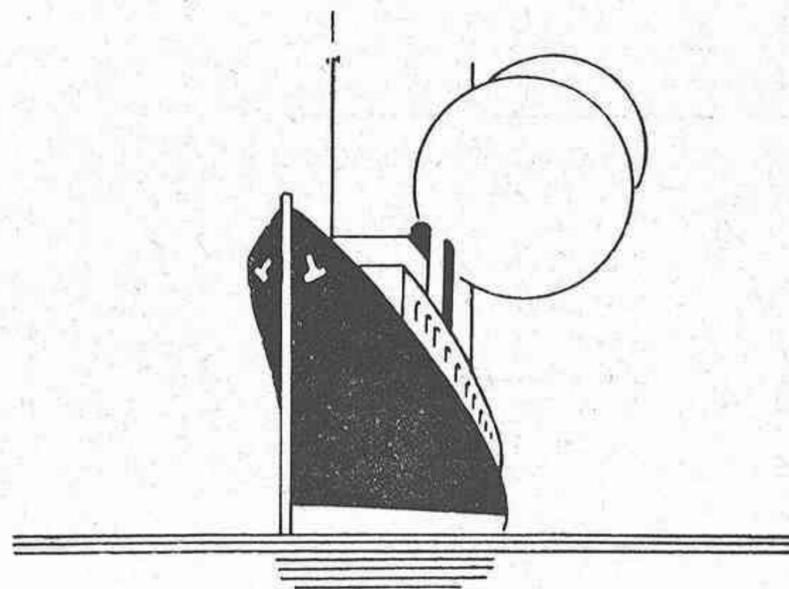
Teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 5.º y en apartado e) del artículo 60 del Reglamento del Comité Ejecutivo de Combustibles de 20 de abril de 1935 («Gaceta» del 29), y como precisa aclaración al Decreto de 1.º de octubre de 1931,

Este Ministerio ha acordado disponer lo siguiente:

a) Tanto la Federación de Sindicatos Carboneros de España como los diversos Sindicatos de Almacenistas e Importadores de carbón quedan obligados a someter al Comité de Combustibles las discrepancias o diferencias que puedan surgir entre ellos con motivo de la formalización de los pactos, a que se refiere el artículo 1.º del Decreto de 1.º de octubre de 1931.

b) El Comité Ejecutivo de Combustibles queda expresa y especialmente facultado para resolver con carácter arbitral las discrepancias y diferencias que le sean sometidas por almacenistas y productores en virtud de lo dispuesto en el apartado anterior.

Madrid. 16 de enero de 1936.



Fabricación de  Pinturas y Barrices

MACHIMBARRENA Y MOYÚA S.A.

TELÉFONO 16603 **BILBAO** APARTADO 291

S. A. Depósito de Carbones de Tenerife

— GIJÓN —

CARBONES

Consignatarios :-: Fletamentos

Agencia de las Compañías Hamburguesas

(Servicio directo a CUBA y MEXICO)

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

HISPANO RADIO MARITIMA

Alcalá, 16 - MADRID

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

Aparatos automáticos de alarma de los mismos sistemas

SONDAS ULTRASONORAS LANGEVIN FLORISSON

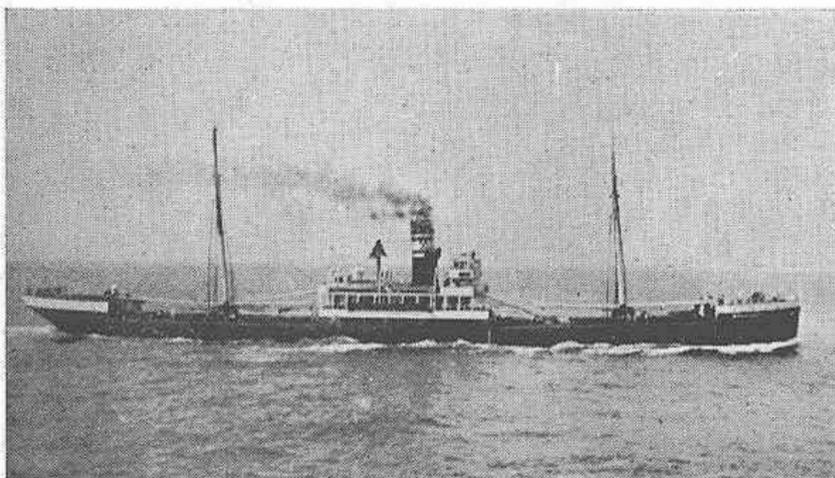
Esta Compañía tiene a su cargo las estaciones de la casi totalidad de los buques españoles de pasaje, carga y pesca, y posee la exclusiva en España para la explotación de dichos aparatos

Pídanse detalles y presupuestos a

HISPANO RADIO MARÍTIMA, MADRID - Alcalá, 16

a sus inspecciones de: Barcelona: Gran Via Layetana, 3; Bilbao: Alameda de Recalde, 36; Cádiz: Plaza de Argüelles, 4; La Coruña: Pi y Margall, 16; Gijón: Instituto, 4 y 6; Pasajes de San Pedro: Ernio-Ernea, Carretera de San Pedro; Vigo: Tomás Alonso, 363 (Bouzas); Huelva, José Canatejas, 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: DARIO VEGA :-: Trinidad, 23



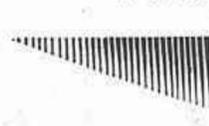
JOAQUIN VELASCO

LANGREO, 2

— GIJÓN —

**MINAS DE COTO DEL MUSEL
CARBONES PARA GAS**

VAPORES:



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

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 MARTÍNEZ

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

Villajoyosa (Alicante)

CALADEROS DE PESCA

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

Planos especiales nuevos para el bonito a 35 pesetas

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

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

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

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

Es el recurso supremo en estas circunstancias. Se incluyen las de Irlanda, Cantábrico, Galicia, Portugal, Andalucía, Marruecos español y francés. Bancos Concepción, Sahárico y Arguín, Canarias, Terceras. Todos los conocidos con datos rigurosamente inéditos.

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

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

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

Capitán MIGUEL MORALES ALMIÑANA,
Lista de Correos, CADIZ

Los pedidos se hacen en firme.—No se admiten devoluciones.—Se envían según orden de recepción de pedido por correo certificados.—A los suscriptores de MARINA Y CARBON que incluyan el sobre que lo pruebe se les enviará por la cantidad de 11 PESETAS.

Juan Navarro Dagnino

Subdelegado de Pesca
en La Coruña

PUBLICISTA DE OBRAS NAUTICAS

El giro-compás (Aguja giroscópica)

Manejo de las cartas marinas inglesas y españolas

Vocabulario marítimo inglés-español y español-inglés

Gran tratado de maniobra de buques "Arte Naval"

Edición española de las tablas de Newton y Pinto

Tratado de navegación "Manual del Oficial de Derrota"

A todo marino, armador, consignatario, etc., le interesa poseer estas obras.

Pedidos al autor.

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 parís, 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



VAPORES

LUIS ADARO..... 3.400 Tons.
GUMERSINDO JUNQUERA 5.800 »
MARUJA Y AURORA..... 6.850 »

TELEFONO 17-00 - APARTADO 176

Telegramas: JUNSECA-GIJÓN

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

ANGEL ALVAREZ, S. en C. - Avilés

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

GRANDES ALMACENES DE SAL

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

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

VAPORES:
Caruso... 1.350 Tons. | Hida..... 350 Tons
Lolina... 300 » | Margarita. 270 »
Africana.. 150 »

ELECTRO-SOLDADORA ASTURIANA

Director: D. PEDRO SABANDO

SOLDADURA ELÉCTRICA

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

Tren flotante :-: Lancha «Electra»

Tren terrestre transportable

Oficinas: Covadonga, 24, bajo TELÉFONO 1743

Dirección telegráfica: JAENICKE

GIJÓN

S. A. ESPAÑOLA DE LUBRIFICANTES

ACEITES, GRASAS Y EFECTOS NAVALES IMPORTACIÓN DIRECTA

DEPÓSITO PARA ASTURIAS

Vda. de DIEGO MURILLO

Pedro Duro, 2 y Muelle de Fomento GIJÓN Teléfono 32-14

NICANOR NOVAL HEVIA

GIJÓN

MADERAS PARA MINAS
SIERRAS MECÁNICAS
Y CARBONES

Armador del vapor C. HEVIA
220 tons.

SANZ CRESPO, 25 Y 27
Teléfono 11-37

TALLERES DE G. RIERA

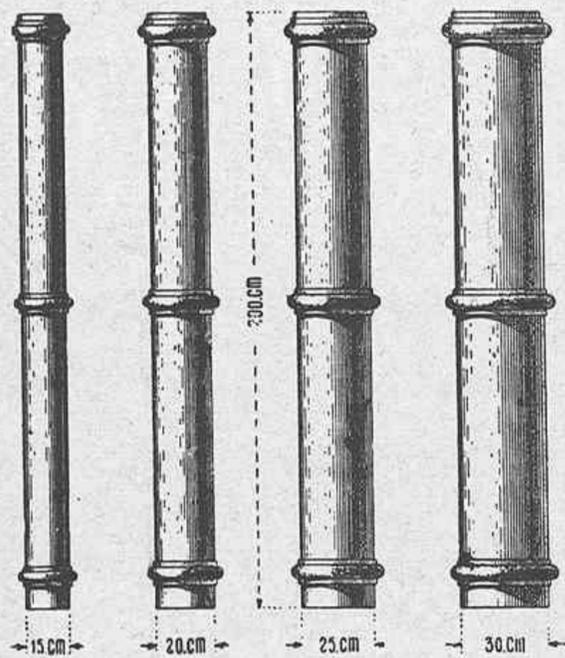
GIJÓN

(Próximos al puerto del Musel)

Teléfono 34-44

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

□□ Tubos de ventilación de Minas □□



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

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

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

Aunque las dimensiones corrientes son las indicadas más arriba, se fabrican de todas las medidas, a petición del comprador. Se facilitan codos con arreglo a croquis.

Pídanse precios a

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

GASCUE Y CRUZ

San Sebastián y Pasajes

Consignatarios

Carbones

Fletamentos

AGENTES COMERCIALES

DE LA

Sdad. Metalúrgica Duro-Felguera

Dirección Telegráfica y Telefónica:

GASCUECRUZ

Teléfono... 10.435.— San Sebastián

» ... 5.149.— Pasajes

Jesús García Castillo

**Armador y Consig-
nario de buques**



Fletamentos



Agente de la Compañía
Naviera

SOTA y AZNAR

Telegráficas: JESUSGARCIA

Teléfono 2484

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

"MARINA Y CARBÓN"

REVISTA QUINCENAL DE
MINERÍA, NAVEGACIÓN Y PESCA

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

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: MARQUES DE SAN ESTEBAN, 11

Teléfono 21-83

GIJÓN

Apartado 232

Viuda de Antonio López de Haro

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

Agente de:

Cía. Naviera SOTA y AZNAR, de Bilbao.

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

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

Tampa Inter-ocean Steamship C^o de New-Orleans, LA.

(Servicio regular entre los puertos del Golfo y España)

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

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

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

GIJÓN

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-1.º

Apartado 71 - Teléfono 18-00

C.^{la} Española de Pinturas "INTERNATIONAL" S. A.

Fábrica en

LUCHANA - ERANDIO

(Bilbao)



Unicos agentes y fabricantes

en España de las afamadas

Pinturas "HOLZAPFEL"

LAS MEJORES DEL MUNDO Y LAS DE MAYOR CONSUMO MUNDIAL

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

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

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

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

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

«FUNNEL PAINT».—Pintura ignífuga para chimeneas.

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

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

«UNION JACK», «ESMALTES PARA JUGUETES»,

«PINTURAS Y BARNICES SECADO AL AIRE

LIBRE Y A LA ESTUFA», «BEDSTEAD PAINT»

(pintura para camas), «FURNITURE VARNISH»,

«FURNITURE» ENAMEL» (barniz y esmalte espe-

ciales para muebles), «MOTOR PAINT», Pinturas

decorativas «LAGOMAT», Pintura al agua «ODI-

CO» (preciosos colores permanentes), Esmaltes y

Barnices «INTERLAC» a la nitrocelulosa y demás

productos nitrocelulósicos, «INTERPAST» A. y B.

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

Nuestras pinturas son las de ma-
yor duración y de mayor rendimiento.

SON, POR LO TANTO, LAS MAS
BARATAS.

Oficinas:

Ibáñez de Bilbao, 8

BILBAO

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

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