

Minería y Carbón



SUMARIO

- Nuestro puerto sufre graves consecuencias. Los ministros de Industria y Comunicaciones. Estudio sobre el último quinquenio, por Victoria-no Castaño Sanjuán.
- La estabilidad de los buques, por Enrique Calvet.
- La coordinación de los transportes en Francia, por Juan B. Robert.
- Un aspecto de la ordenación carbonera en Inglaterra, por J. C.
- Oposición de intereses entre la industria carbonera y los astilleros, por J. Crespo.
- El naufragio del vapor «Luis Vives».
- Los subsidios a los «tramps» en Inglaterra, por X. X.
- La política de carburantes nacionales.
- Mercado de Fletes.
- Id. de Carbones.
- Id. Extranjeros.
- La industria pesquera en Vizcaya, por Piscis.
- Sección de Pesca.
- Buques al turno por los puertos de Asturias.
- Embarque de Carbones.
- Informaciones Varias.
- Legislación Marítima.
- Legislación Minera.
- Información para Minas.

EFFECTOS NAVALES Y LUBRICANTES MONASTERIO (S. A.)

ALMACENISTAS DE EFFECTOS NAVALES

IMPORTADORES DE ACEITES
Y GRASAS LUBRIFICANTES

Lubrificantes MONASTERIO Marca (Registrada)

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

Marqués de San Esteban, n.º 22

GIJÓN

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 teiegráfica: “JULIAREDES”



“EL ÁNCORA”

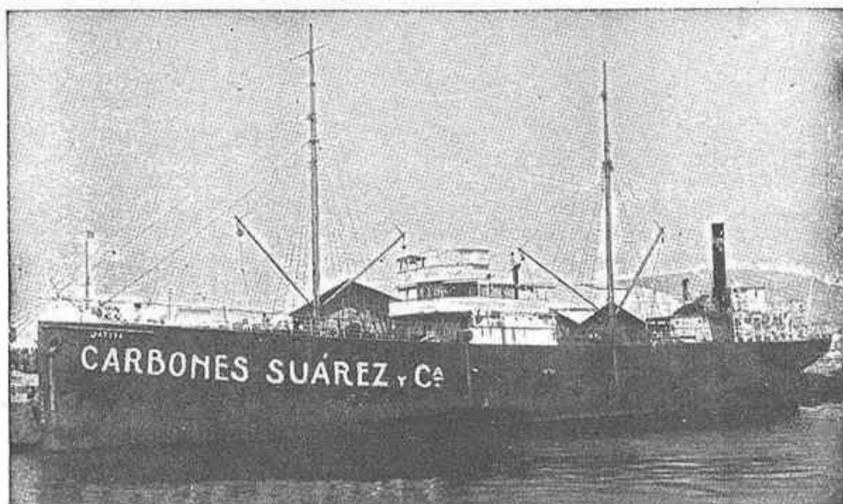
EFFECTOS NAVALES

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

ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

GIJÓN
MUELLE, 30

TELÉFONO 31-38
Direc. Telg.: ÁNCORA



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

Depósitos flotantes y terrestre de Carbón y Gas-Oil
 Importación y venta de Sal

CASA CENTRAL: VIGO - Teléfono 1466

SUCURSALES en MARIN, VILLAGARCIA y SANTIAGO

Tele ^{gramas}fonemas } SUARECES

Andrés Ruiz de Velasco

Cabo Noval, n.º 5. — OVIEDO

Carmen, 30, 32 y 34. — GIJÓN

Consignaciones - Fletamentos - Carbones - Seguros

AGENCIA DE ADUANAS - WAGON LITS/COOK

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

CORDELERIAS REUNIDAS, S.A.

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

MADRID

Dirección telegráfica:
CORESA

Nuestras especialidades para la pesca:

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



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



FABRICAS:

Andrés Garriga, Barcelona.

Jaime Ribó, Badalona.

Cordelería Domenech Hermanos, S. A., Badalona.

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

Hiladora Illicitana, S. A., Elche.

Hijos de Arrarte, S. L., Santander.

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.
 Siniestros pagados: 2.934.072,80 PESETAS.

Seguro de accidentes del trabajo y de mar

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

CIFRAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1934

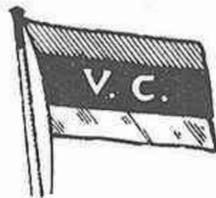
DELEGACIONES EN TODOS LOS PUERTOS

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

VAPORES COSTEROS (S.A.)

BILBAO

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



VAPORES

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

FLETES ECONÓMICOS

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

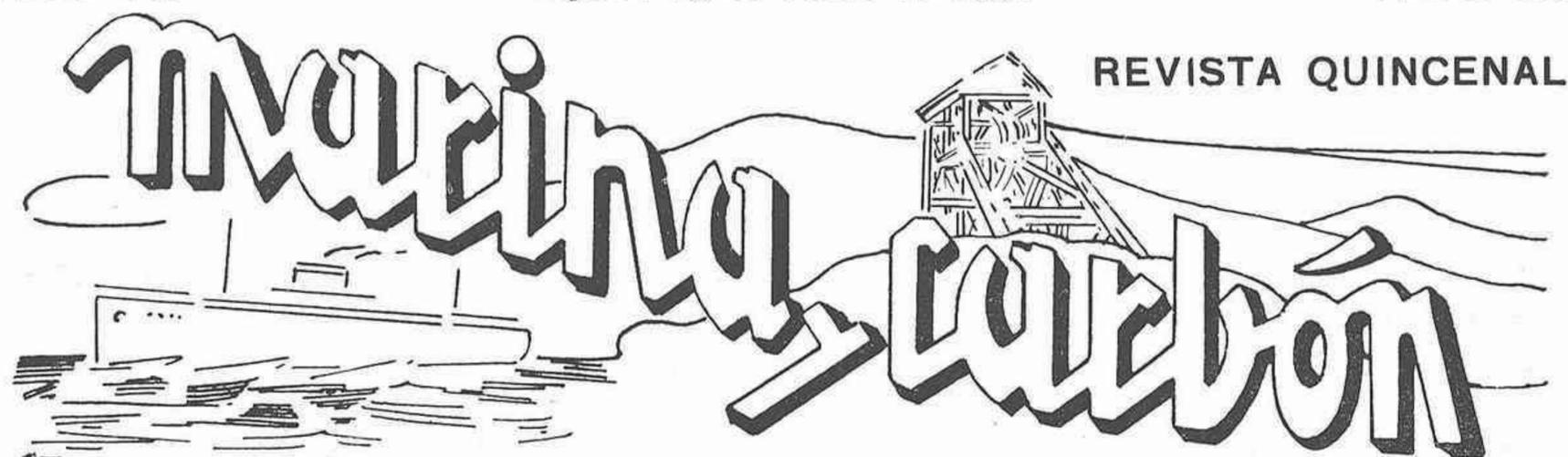
GABINO FELGUEROSO

CARBONES

DELEGACIONES Y DEPOSITOS:

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

Telegramas y Telefonemas GABIROSO Teléfono 31-23 Apartado 79
 Calle 27 de Diciembre, 2, 2.º **GIJÓN**



MINERIA - NAVEGACION - PESCA - INDUSTRIA - COMERCIO

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

LA HUELGA DE ESTIBADORES

NUESTRO PUERTO SUFRE GRAVES CONSECUENCIAS

El día 10 último comenzó la huelga de estibadores en el puerto del Musel, a consecuencia de la petición por los obreros hecha a la Patronal en el sentido de que, al mismo tiempo que admitía a los seleccionados de 1934, prescindiera de los servicios de cincuenta trabajadores que son los que constituyen la plantilla fija adicta a dicho organismo.

Con objeto de solucionar el conflicto celebraron varias reuniones los patronos y obreros sin haber llegado a un punto de coincidencia, por lo que últimamente hubo de intervenir el Inspector provincial del trabajo, el cual propuso una fórmula de arreglo que tampoco fué aceptada.

Por este motivo la paralización en el puerto es completa, pues no sólo han dejado de trabajar los huelguistas, como es lógico, sino que también los obreros de la plantilla fija de la Federación Patronal, por indicación de las autoridades y para evitar cualquier contingencia.

Aunque todos los conflictos sociales suponen siempre daños de importancia, cuando se refiere a la paralización del puerto el perjuicio es enorme, ya que alcanza a muchas industrias, lesionando considerablemente intereses, sin que pueda haber compensa-

ción alguna. Gijón tiene su principal vida en el puerto y se hiere enormemente su economía al dejarlo inactivo. Bastantes quebrantos acarrea ya la honda crisis que padecen el comercio y la navegación para que vayan a ser aumentados por propia voluntad con problemas que no deben ser provocados. Entendemos que no está en el ánimo de las partes dirigentes el perjudicar al puerto, pero, sin querer, el daño resulta evidente, por lo cual están en el deber de recapacitar acerca de las consecuencias desastrosas del conflicto. Por otra parte, las huelgas son armas de dos filos que terminan hiriendo a aquellos que las esgrimen, principalmente cuando los que las provocan adoptan tesis poco razonables.

Las autoridades están en la obligación de buscar una inmediata solución a este pleito, ya que el asunto es de un alto interés general y son considerables los daños que se irrojan con la paralización del puerto, no sólo a la navegación sino también a la industria carbonera, por ser Musel el principal punto de exportación para los carbones de Asturias. Por tanto, es preciso que cuanto antes haya un arreglo y el puerto vuelva a recobrar su actividad peculiar que engrana con las de otras muchas industrias de la provincia.

Los ministros de Industria y Comunicaciones

Al formar Gobierno recientemente el señor Azaña como consecuencia del triunfo electoral de los elementos por él representados, nombró ministro de Industria y Comercio

da clase de deseos puede resolverse el gravísimo problema que esta industria tiene planteado y que no debiera existir, ya que en España sobran consumidores de hulla nacional,



D. Plácido Alvarez-Buylla, ministro de Industria y Comercio.



D. Manuel Blasco Garzón, ministro de Comunicaciones y Marina Mercante.

al distinguido asturiano don Plácido Alvarez-Buylla, y ministro de Comunicaciones y Marina Mercante a don Manuel Blasco Garzón.

Ambos nombramientos tienen que interesar a una publicación como la nuestra, ya que las actividades que ella defiende entran de lleno en las funciones encomendadas a los nuevos ministros, que lo son precisamente por primera vez y que sin duda tendrán deseo de realizar una labor que sea provechosa en el concierto de la economía nacional.

Precisamente el Sr. Alvarez Buylla, como asturiano, ha de ser buen conocedor de las necesidades de esta región y por ello no se le ocultará que la industria minera asturiana está pidiendo a gritos que se ocupen de ella los hombres de Gobierno, para que alcance vida más próspera y pueda salir de las estrecheces en que actualmente tiene que desenvolverse. Sólo poniendo en ello verdadero tesón y to-

sin que por ello se hieran los intereses de otras regiones.

Si esto se consiguiera durante el paso del Sr. A.-Buylla por el Ministerio de Industria y Comercio, los asturianos seríamos deudores de gratitud eterna a tan ilustre paisano nuestro.

En cuanto al Sr. Blasco Garzón, tiene también en el Ministerio de su cargo asuntos importantes que resolver que afectan grandemente a esta región, de tan extensa costa, por lo que la navegación es una de sus principales riquezas. Si el nuevo ministro del ramo se decide a llevar a cabo una labor eficaz en pro de las industrias marítimas, abriendo ancho cauce a la navegación asturiana, nuestra región verá de nuevo florecer su estrella, progresando visiblemente, tanto, por lo menos como merecen las excelentes condiciones que ella reúne.

Todo eso es lo que quitiéramos realizasen los nuevos ministros a que aludimos.

ECONOMÍA DEL CARBÓN

ESTUDIO SOBRE EL ÚLTIMO QUINQUENIO

Para proceder con sistema al análisis que a continuación efectuamos, dividimos éste en dos grupos principales: carbón nacional y carbón extranjero. El primero, a su vez, subdividido en otros tres: hulla, antracita y lignito.

Seguimos de este modo, las normas generales que nos suministran las estadísticas oficiales, cuyos números nos sirven de base en todo momento, aun reconociendo de antemano

que tal clasificación no representa el camino ideal para examinar aquilatadamente la realidad del comercio de carbones.

I.—Carbón Nacional

a) HULLA. — Veamos primeramente, en el cuadro número 1, cómo se ha producido ésta en el quinquenio 1931-1935, por provincias, con cifras absolutas:

	1935	1934	1933	1932	1931
Asturias	4.531.214	3.617.760	3.794.487	4.484.115	4.70.1604
León	840.125	759.909	672.868	739.380	785.690
Palencia	189.573	181.100	187.527	217.567	214.422
Ciudad Real	358.135	377.477	367.681	388.758	405.131
Córdoba	215.237	224.493	243.528	248.545	227.038
Sevilla	180.000	175.400	164.250	166.100	176.000
Lérida	442	630	4.050	4.669	9.954
Logroño	»	»	»	1.072	1.518
TOTALES	6.314.726	5.336.769	5.434.391	6.250.206	6.521.357

Cuadro n.º 1. Producción nacional de hulla, por provincias



Gráfico n.º 1.—Producción media de hulla en el quinquenio

También podemos observar en el gráfico n.º 1, la proporcionalidad de esta producción entre las provincias correspondientes, en el

que se han tenido en cuenta los datos medios del quinquenio.

La producción en los años 1932 y 1931,

de la provincia de Logroño, corresponde a explotaciones de la Sociedad Carbones de Préjano, que desde entonces se encuentran paradas.

La producción total de hulla nacional, que desde 1931 aparece en constante disminución, ha logrado en el año último un incremento de cerca de un millón de toneladas sobre su anterior. No obstante, ha sido inferior en 206.631 toneladas a la de 1931.

Teniendo presente que el interés máximo de este estudio se encuentra en el año último y que, desde él, va descendiendo en orden a

sus anteriores, tomamos a éste como tipo para todas nuestras comparaciones, ya que, además, presenta una gran regularidad global muy necesaria para evitar, en lo posible, el tema de las excepciones.

En todo este trabajo, pues, damos a las cifras del año 1935, un valor relativo equivalente a 100 y sobre este término comparamos los resultados de sus años precedentes.

En el cuadro n.º 2, hacemos esta comparación e indicamos los porcentajes que corresponden a cada provincia, respecto al total del año.

	1935		1934		1933		1932		1931	
	Números	% del total								
Asturias	100	72	80	68	84	70	99	72	104	72
León	100	13	90	14	80	12	88	11	93	12
Palencia	100	3	95	3	99	3	115	3	113	3
Ciudad Real	100	6	115	7	103	7	109	6	113	6
Córdoba	100	3	104	5	113	4	115	4	106	3
Sevilla	100	3	97	3	91	3	92	3	98	3
Lérida	100	»	143	»	920	1	1.050	1	2.250	1
Logroño	100	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Resultados totales...	100	100	85	100	86	100	99	100	103	100

Cuadro n.º 2.—Producción relativa de hulla, por provincias

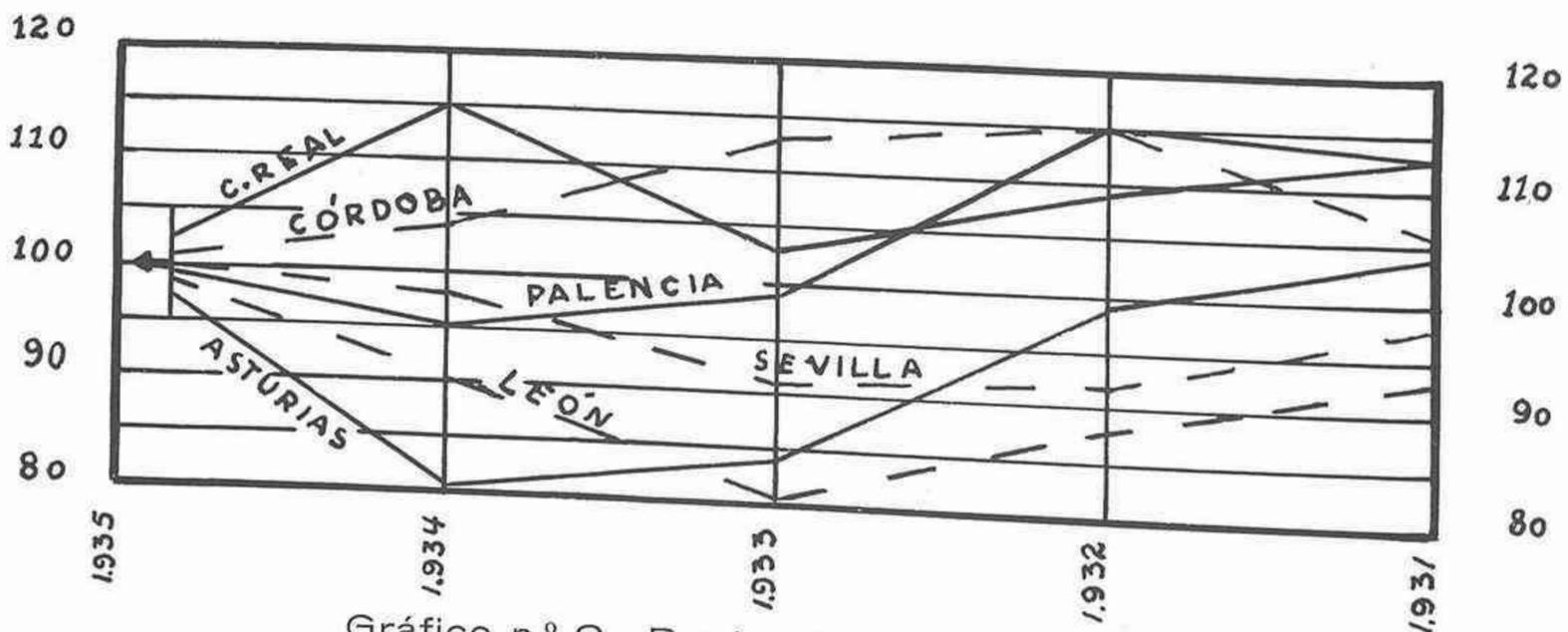


Gráfico n.º 2.—Producción relativa de hulla

Examinado éste y el gráfico n.º 2, complementario del mismo, se observa:

Los porcentajes interprovinciales, son semejantes en 1935 a los de 1931, pasando la

cifra de producción de Lérica al tanto de León. En cambio, en 1932 mientras Asturias permanece proporcionalmente igual al año anterior, León pierde un 1 % que aumenta Córdoba. En 1933, la provincia de Asturias disminuye su producción relativa en 2 %, que respectivamente a 1932, ganan las de León y Ciudad Real. Y en 1934, Asturias nuevamente pierde otro 2 % y desaparece el 1 % de Lérica; aumentan: León, 2 % y Córdoba 1 %; todo con respecto a su anterior 1933.

Por lo que se refiere a la comparación de los datos de una misma provincia, entre sí, tenemos:

Asturias ha aumentado su producción de hulla, en el año último, 20 números con respecto a 1934; 16 a 1933 y 1 a 1932; pero ha perdido 4 de la que obtuvo en 1931. Las provincias de León y Sevilla, son las únicas que en el año último han mejorado su respectiva producción sobre los cuatro años anteriores. La primera aumenta 10 números so-

bre 1934; 20 sobre 1933; 12 sobre 1932, y 7 sobre 1931. La segunda, cifra esos aumentos en 3, 9, 8 y 2 números, respectivamente.

La provincia de Palencia ha producido en 1935, un promedio de 5 números en más sobre 1934 que equivale a 1 sobre la de 1933 y en menos, 15 en 1932 y 13 en 1931.

Ciudad Real, Córdoba y Lérica, acusan disminución productora en 1935, con respecto a los restantes años del quinquenio. La primera, Ciudad Real, bajó 15, 3, 9 y 13 números, respectivamente a los años 1934, 33, 32 y 31. La segunda, Córdoba, descien- de en 4, 13, 15 y 6 por ese orden indicado. Y Lérica, cuya producción se limita a la de una explotación que en el término municipal de Adrál, posee la Sociedad Cooperativa de Fluído Eléctrico, la cual, en la actualidad, tiene escasa importancia.

Analizada con lo anterior la producción totalitaria anual, pasemos a ver cómo mensualmente se ha desenvuelto ésta:

	1935	1934	1933	1932	1931
Enero.....	552.101	557.513	529.152	521.168	552.177
Febrero.....	495.063	456.480	205.113	499.740	455.247
Marzo.....	517.331	559.601	488.995	545.434	551.786
Abril.....	562.370	491.529	519.069	518.230	569.897
Mayo.....	575.469	530.598	547.728	536.276	574.829
Junio.....	516.330	502.849	525.976	550.882	512.196
Julio.....	519.016	557.585	511.082	510.865	592.223
Agosto.....	552.522	553.087	481.691	511.655	579.719
Setiembre.....	498.036	503.378	81.781	499.612	544.811
Octubre.....	505.520	145.983	534.666	547.481	593.529
Noviembre.....	521.312	156.849	533.009	468.021	504.302
Diciembre.....	499.656	321.317	476.129	540.842	491.341
TOTALES ANUALES....	6.314.726	5.336.769	5.434.391	6.250.206	6.521.357
PROMEDIOS MENSUALES.....	526.229	444.731	452.866	520.851	543.446

Cuadro n.º 3.—Producción mensual de hulla en España

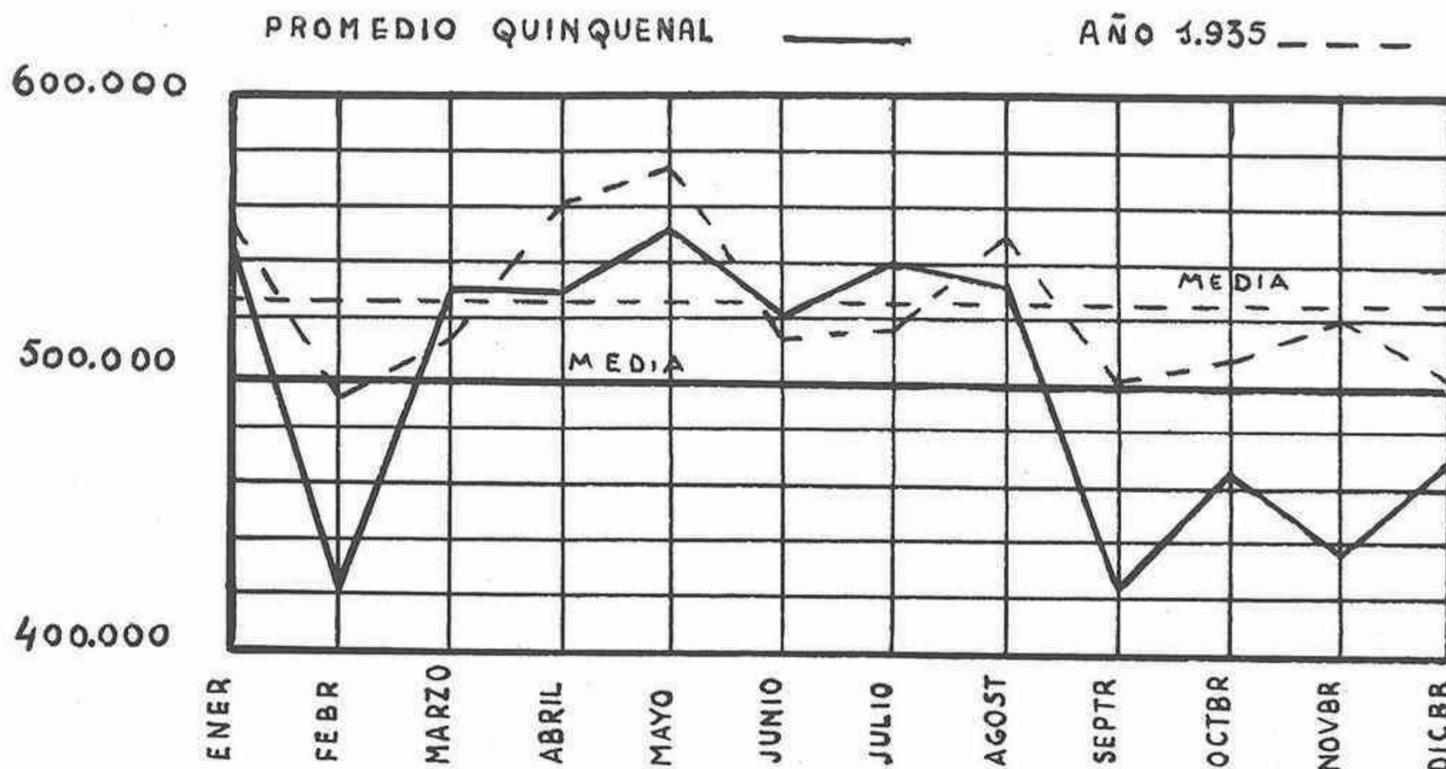


Gráfico n.º 3. — Producción mensual en 1935 y promedio del quinquenio

Es curioso observar, con respecto al cuadro número 3, que en los meses de enero y mayo de los cinco años, se acusa siempre una producción colocada por cima de su respectivo promedio mensual en el año. Por el contrario, no hay ningún mes que en todo el quinquenio esté situado por debajo de aquel nivel.

En el gráfico n.º 3 se aprecia la coincidencia de las producciones extremas, máxima y mínima, en los meses de mayo y febrero, respectivamente, del año último y del promedio quinquenal.

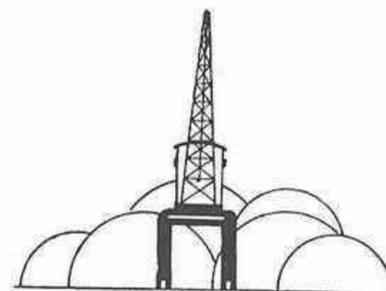
Los meses de máxima producción entre los 60 que comprende el período estudiado fueron julio y octubre de 1931 y los de mínima

setiembre de 1933 y noviembre de 1934.

Han tenido producción superior a la media del quinquenio — 497.627 tons. — 46 meses. Y producción inferior 14 meses.

La producción media mensual del año último — 526.229 tons. — ha sido superior en 28.604 tons. a la del quinquenio y en 81.498 tons. a la de 1934.

VICTORIANO CASTAÑO SANJUÁN
(Continuará)



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

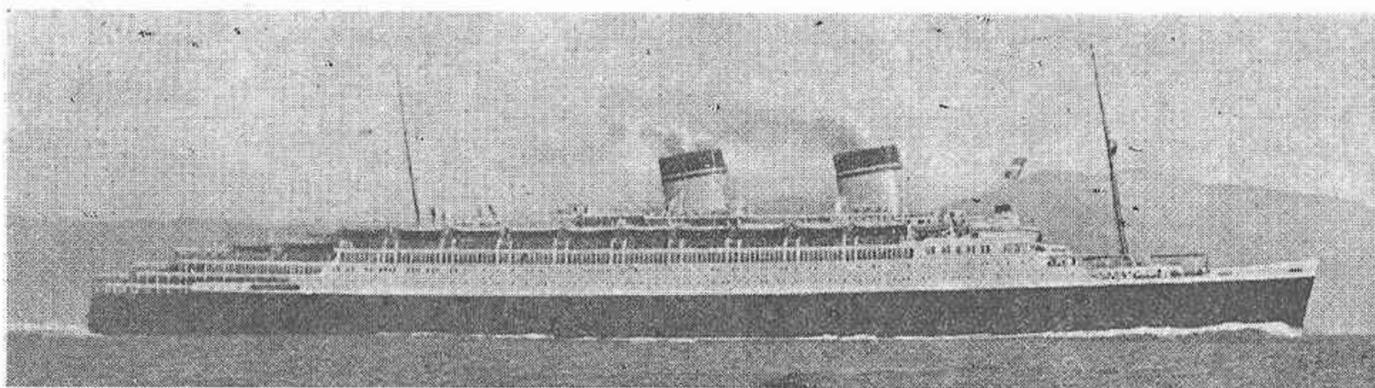
LA ESTABILIDAD DE LOS BUQUES

Muchos de nuestros lectores habrán tenido en sus manos cierto juguete mecánico, consistente en un disco macizo, atravesado por un eje finamente sostenido en los extremos del diámetro de un aro de metal. Arrollando un cordel alrededor del eje y tirando fuertemente de aquél, el disco entra en rápida rotación, y entonces el juguete adquiere sorprendentes propiedades. La gravedad parece

los tiempos actuales no se han intentado aplicar sus propiedades a la estabilización de las naves, marítimas o aéreas, para las cuales se presta maravillosamente.

Los buques de vapor, que carecen del freno eficaz que representan las velas, experimentan, por el empuje lateral de las olas, oscilaciones semejantes a las de un péndulo de reloj. La experiencia ha demostrado que estas oscilacio-

El trasatlántico «Conte di Savia». «La nave che non rolla», título éste que se le aplica por estar dotado de estabilizadores giroscópicos Sperry, capaces para conservar la estabilidad de dicho buque en cualquier estado del mar.



que no ejerce acción sobre él, pues se mantiene perfectamente en cualquier posición que se le coloque, aguantado tan sólo por el aro que sostiene los extremos del eje de rotación.

El juguete de referencia se conoce en Física con el nombre de *giróscopo*. Mientras su disco gire con suficiente velocidad, el sistema presenta propiedades muy curiosas y hasta aparentemente paradójicas. Cualquier esfuerzo que se haga sobre el aparato para hacerle variar de posición, se traduce en un movimiento completamente distinto del que se espera; así, por ejemplo, si el aparato gira teniendo el eje de rotación vertical, al quererle imprimir un movimiento lateral de vaivén, el giróscopo oscila de delante hacia atrás, o viceversa.

El estudio de los movimientos giroscópicos data ya de principios del siglo pasado, y de ello se ocuparon diversos físicos, como Bohnenberger, en 1817, Foucault, en 1850 y Kammerling Onnes, en 1879; pero hasta

nes son isócronas, es decir, que duran siempre el mismo tiempo, cualquiera que sea su amplitud. Si el período propio de oscilación de un buque concordase exactamente con el producido por las olas, los efectos de éstas se irían sumando sucesivamente, y pronto serían peligrosísimos, aunque el mar estuviese poco agitado. Los grandes trasatlánticos suelen tener un período propio de oscilación de unos veinte segundos, mientras que la media de las oscilaciones provocadas por las olas alcanza solamente de diez a doce segundos. Pero además existen diversos factores que amortiguan los efectos del oleaje en los buques pequeños; tales son la falta de sincronismo entre los movimientos de las olas y los del buque, así como el freno que éste ejerce por efecto de su roce con el agua.

La supresión de las oscilaciones de los buques no tiene únicamente por objeto la comodidad de los pasajeros, para evitarles los

efectos del mareo. Los buques de guerra, por ejemplo, podrán tener mayor precisión y rapidez de tiro si sus oscilaciones quedan anuladas o considerablemente disminuídas, pues, no sólo será más fácil la maniobra mecánica de los cañones, sino que además se disminuirán los efectos del movimiento sobre la tripulación.

Hacia 1881 empezaron las tentativas para corregir el excesivo balanceo de los buques, y el acorazado inglés «Inflexible» fué provisto de unas cisternas laterales, llenas de agua, que comunicaban entre sí. Por efecto del retraso entre los movimientos del líquido respecto de las oscilaciones provocadas por las olas, pudo aumentarse un poco su estabilidad. Los alemanes adoptaron el mismo sistema, durante la pasada guerra mundial, en algunas de sus unidades, y en los dos grandes trasatlánticos «Bremen» y «Europa» se instalaron también cisternas parecidas.

La idea de aplicar el giróscopo a la estabilización de los buques, se debe al director del Lloyd germánico, doctor Schlick, en los primeros años de este siglo. Parece a primera vista que, colocando en el interior de un buque un grande y pesado volante que gire velozmente alrededor de un eje vertical, se tiene solucionado el problema de la estabilización. Pero, contrariamente al concepto que de los efectos del giróscopo tienen la mayor parte de los profanos, el buque sufriría los impulsos laterales de las olas como si aquél no existiera. Este fenómeno, que parece contradecir las propiedades esenciales del giróscopo, de conservar su plano de rotación, puede explicarse sencillamente recordando lo que hemos dicho del maravilloso aparato, al principio de este artículo. Todos los esfuerzos que se hacen sobre el giróscopo para hacerle variar de posición, se traducen en movimientos de oscilación perpendiculares a aquéllos. Por consiguiente, para anular, por ejemplo, los efectos laterales del oleaje, es preciso que el aparato instalado en un buque pueda oscilar libremente en sentido antero-posterior, es decir, de proa a popa, y viceversa.

En estas condiciones, el movimiento giroscópico puede anular el balanceo lateral del buque, aunque con cierto retraso, representado por el tiempo necesario para que el aparato inicie su oscilación. El americano Sperry ha perfeccionado el sistema acoplando al giróscopo principal, de efectos decisivos, pero lentos, otro giróscopo pequeño muy sensible, combinado con un servomotor. Apenas el giróscopo pequeño advierte la tendencia del buque a inclinarse por efecto de una ola, pone en marcha el servomotor y éste inclina el giróscopo grande hacia la proa o la popa del buque, anulando inmediatamente el movimiento lateral que iba a producirse.

Algunos grandes buques tienen instalados aparatos giroscópicos de estabilización, cuyos efectos son extraordinarios, y el espacio que ocupan es relativamente pequeño, comparado con las dimensiones de aquellos colosos del mar. El «Conte di Savoia», por ejemplo, lleva tres aparatos giroscópicos cuyos volantes tienen cuatro metros de diámetro, con un peso de 113 tons. La velocidad máxima de estos enormes discos es de novecientas vueltas por minuto, pero el movimiento que se les imprime depende del estado del mar y de la carga del buque. Una vez recibido el impulso de oscilación inicial, que contrarresta la acción de las olas, el aparato continúa sus oscilaciones, oponiéndose constantemente al movimiento lateral del buque.

Los grandes buques trasatlánticos ya no deben temer los efectos de las olas, pues gracias al maravilloso invento del giróscopo, pueden navegar por un mar agitado como si estuviese en calma o, todo lo más, sujeto a un reducido oleaje. Todo el esfuerzo monstruoso de las olas para inclinar el buque, se traduce en movimientos alternativos de los giróscopos, cuyas acompasadas y rítmicas oscilaciones pueden ser contempladas por los pasajeros, mientras el buque se desliza, segura y velozmente por las aguas, como si para él no existieran el viento ni las tempestades.

ENRIQUE CALVET.

LA COORDINACIÓN DE LOS TRANSPORTES EN FRANCIA

No es privativo de nuestra economía el caso del que recientemente tratamos, sobre la ruinoso competencia entablada entre los transportes marítimos y terrestres convergentes en idénticas líneas de tráfico.

La contracción que todas las naciones están sufriendo en sus economías y las turbulencias sociales que a muchas aquejan, sitúan el mismo problema en cada país, con matizaciones diversas y con la diferencia de que el poder público acude prontamente a dictar soluciones en unos, mientras en otros se inhibe de manera lamentable o su intervención queda frustrada cada vez que se intenta, por la viciosa inestabilidad gubernamental. Y esa es la característica modalidad de la política española, carente de una orientación clara y definida en los asuntos marítimos y de espíritu de continuidad en las ideas básicas que deben informar la labor ministerial de los diferentes grupos políticos que llegan a la gobernación del Estado.

El ejemplo de Francia siempre ha ejercido poderosa influencia en la legislación española tanto por razones de vecindad geográfica como por motivos de semejanza nacional.

Y la política económica francesa nos ofrece uno digno de citarse, si no como remedio radical y solución concluyente para este problema, por lo menos en calidad de procedimiento bien orientado para evitar conflictos y caminar hacia dicha solución por trámites racionales, armonizando los intereses contrapuestos.

El Gobierno Laval había dictado varios decretos-leyes relativos a las tarifas ferroviarias para mercancías, que entre otras disposiciones, conceden a las compañías de ferrocarriles recursos muy eficaces para ampliar su clientela

en detrimento de los transportes marítimos: se les reconoce la facultad de establecer cuadros de tarifas variables entre límites fijos, máximo y mínimo para una misma mercancía, y se les permite concertar con expedidores importantes, de un volumen constante de tráfico de relativa consideración, un *forfait*, a precio único para todos los recorridos.

Contra semejante arma, oportuna y hábilmente esgrimida por las empresas ferroviarias, la navegación de cabotaje no tiene medios de defensa a su alcance. Todo el tráfico en trayectos a lo largo del litoral era lógico que afluyese al ferrocarril o al auto-camión para evitarse manipulaciones y transbordos y para beneficiarse con esa tarifación de favor creada al amparo de las referidas disposiciones legales. A una expedición de licor Benedictino, por ejemplo, le costaría igual precio llevarla desde Marsella a Tolón, que desde Marsella al Havre, por ferrocarril, pongamos por ejemplo de mercancías, ya que la fábrica del «Benedictine» quedaba acogida al susodicho «forfait».

Pero los intereses marítimos, bien unidos y dirigidos en acción común para la propia defensa, no podían resignarse a tan dañosa posición de inferioridad, que les infligía un golpe de muerte. Las Cámaras de Comercio marítimas acudieron en defensa del cabotaje con decisión y conocimiento ecuaníme de la cuestión, impidiendo la desaparición fulminante y casi completa de la navegación costera.

En 30 de octubre del año último se dictó el decreto instituyendo un Comité nacional encargado de llevar a cabo la coordinación de los transportes terrestres, marítimos y aéreos, a fin de que éstos no se hostilicen unos a otros y puedan concurrir económicamente

conviviendo sin establecer el «dumping» que en España se ha ejecutado a ciencia y paciencia de todos, con resultados funestos para las líneas de navegación, y en definitiva para todo el comercio del país.

El Comité se denomina *Fer-Air-Mer* (ferrocarriles, aviación, marina) y está formado por muy poca gente, condición indispensable para la eficiencia de las comisiones: un técnico representante de las compañías ferroviarias, otro de los armadores de cabotaje, otro de los armadores de navegación marítima de altura, otro de la navegación aérea y sus cuatro vocales suplentes respectivos, pertenecientes al mismo ramo que el vocal propietario. Estos cuatro técnicos designarán por votación un quinto vocal, para las funciones de árbitro, y si no se ponen de acuerdo para su designación, lo nombrará el ministro de Trabajos Públicos. El cargo de vocal tendrá la duración de tres años prorrogables.

Los acuerdos del Comité serán ejecutivos, previa la aprobación del ministro de Trabajos Públicos, siendo necesaria la unanimidad en el acuerdo para que el ministro lo refrende, cuando se trate de asuntos de interés capital.

El Comité no sólo entenderá en las cuestiones que afecten a las tres categorías o clases de transporte, terrestre, marítimo y aéreo, sino también en las suscitadas dentro de cada categoría.

En defecto de acuerdo, el árbitro someterá la resolución al ministro. La composición y atribuciones del Comité podrán ser modifica-

das mediante decreto, según informe el Consejo de Estado.

No creemos del caso extendernos en la explicación al detalle del decreto de institución del Comité, que tendrá competencia en Francia y Argelia por de pronto, pudiendo extenderse a todas las colonias y territorios de protectorado franceses.

De momento, el Comité ya ha podido dar pruebas tangibles y felices de su eficacia. El representante de la navegación de cabotaje ha conseguido que la negociación de una especie de armisticio con la representación de las empresas ferroviarias, mediante el cual han quedado en cierto modo en suspenso los privilegios otorgados a éstas, antes mencionados, en forma de que hasta la conclusión en el seno del Comité, de un arreglo para la racional reparación del tráfico entre los ferrocarriles y los barcos de cabotaje, un sector y otro se respetarán su clientela respectiva de cargadores, adoptando al propio tiempo medidas para la escrupulosa observancia del pacto.

Claro está que se trata de una cosa provisional, preparatoria de ulteriores y definitivos acuerdos de convivencia. Pero que ya demuestra la buena voluntad de los elementos en pugna comercial y el espíritu de comprensión y concordia que aquí en España nos ha faltado en ocasiones análogas.

JUAN B. ROBERT.

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

BONITZ HERMANOS

**FABRICA DE COLORES, PINTURAS,
— BARNICES Y SECANTES —**

Apartado 105 MALAGA Teléfono 2828

Un aspecto de la ordenación carbonera en Inglaterra

Nuevas estructuras y fórmulas comerciales para salvar la crisis de la industria carbonífera

AMPLIACIÓN DE PODERES PARA LA REORGANIZACIÓN DE LA MINERÍA ::

Las amalgamas de empresas es una de las medidas con que los ingleses piensan vencer o contribuir a lograrlo por lo menos, las dificultades de su industria carbonera. Así como en lo que se refiere a las explotaciones, al lado puramente industrial la producción de carbones ingleses está situada en un plano, por lo general, superior al del resto de sus similares continentales, no sucede lo mismo con su organización de comercio, con sus órganos de exportación y colocación de los productos. En general, los ingleses han sido siempre concienzudos industriales y fabricantes, pero, en cambio, están muy por bajo de sus competidores en cuanto a sus cualidades comerciales. Muy lejos por ejemplo de japoneses y alemanes o de sus congéneres americanos.

La «Coal Mines Act», de 1930, con la que se pretendió racionalizar la producción, abordaba ya este punto de las amalgamaciones. En otra ocasión hemos dicho que las fusiones y amalgamaciones de empresas eran un capítulo interesantísimo de la Economía de la post-guerra. Los ingleses se resistieron encastillados en su tradicional concepto de la economía y del comercio, a entregarse a ese expediente que representaba para ellos una intolerable mediatización de la libertad y de la acción privada en la economía, a la cual atribuyen ellos su grandeza y desarrollo.

LAS EXPERIENCIAS ECONÓMICAS DE LA GUERRA :-:

Pero estas complicadas organizaciones fueron impuestas por las necesidades de la guerra y para muchos países que las ensayaron forzosamente constituyeron una experiencia prove-

chosa que no quisieron luego abandonar. Las crisis exigen el mismo esfuerzo desesperado y definitivo de la contienda bélica; en momentos de guerra y luego de crisis se desarrollaron las experiencias de carteles, trusts, concern, etc.

En 1930, los ingleses comenzaron a entrever que tal vez su industria minera atacada por todos los flancos por una competencia enconada que había remontado vuelo en la guerra, en su huelga de 1926 y al influjo de la doctrina de autarquía y nacionalismo económico podía entrar en vías de remedio imitando los procedimientos de los organismos rivales.

Y así existen en Inglaterra, aunque sin desarrollo notable, algunas amalgamaciones que no llegan a tener la importancia de sus similares del Rin alemán.

HAY QUE BUSCAR COMPENSACIONES AL AUMENTO DE SALARIOS

La solución y satisfacción de las peticiones de los obreros mineros, concedidas recientemente, exigen para las empresas mayores gastos; los mayores salarios inciden rápidamente sobre el coste. Es necesario la reducción de gastos por la racionalización por el mejor utensilaje, por la reorganización de la industria y de los procedimientos comerciales.

Ahora se está en vísperas de aprobar una ley que concederá a la «Comisión Reorganizadora de las minas carboníferas» poderes efectivos para ampliar las amalgamaciones. Los periódicos ingleses saludan el proyecto de la Subsecretaría de Minas como una solución a las dificultades que se oponían al desarrollo de los principios que inspiraron aquel cuerpo legal de 1930, y la remoción de los obstáculos que habían sido insertados en aquella ley por la Cámara de los Lores.

Esa comisión y análogas habían funcionado

durante los cinco años del interregno en que aquella ley había venido rigiendo; los organismos encargados de proyectar y proponer en este punto de las amalgamaciones habían trabajado intensamente; pero sus proyectos no habían pasado del papel. Se ha perdido inútilmente todo ese tiempo.

Ilustra lo que decimos acerca de esa esterilidad de la labor oficial el caso de su abortada política de estímulo para los consorcios parciales fracasadas hace un año definitivamente, cuando el «Railway and Canal Commission» rechazó el proyecto que se refería al «West Yorkshire». Este proyecto era propugnado por sesenta entidades y solamente cuatro eran opuestas. Pero los Tribunales decidieron contra el proyecto.

PODERES EFECTIVOS A LA COMISIÓN REORGANIZADORA :::

La paralización de las actividades de la Comisión había llegado a ser tal que el Gobier-

no no tiene más remedio que optar por disolverla, dejando en pie todos los amenazadores problemas que su gestión debía poner en camino de resolver, o darle poderes compulsivos.

Hay que suponer, y todo lo anuncia, que se ha seguido el segundo camino: el de darle poderes efectivos a esa Comisión, poderes adecuados a la importancia de sus tareas.

Es evidente, dice el «Manchester Guardian» en un estudio de esta cuestión de tan vital importancia para Inglaterra, que se están verificando ya amalgamaciones voluntarias, a las que se entregan las propias empresas mineras que ven en este procedimiento la posibilidad de una solución y lo es también que la centralización de ventas, puede conducir finalmente a posteriores consorcios. Pero eso no basta; si se quiere avanzar rápidamente en el camino de la reorganización de la industria, todos los medios, voluntarios y obligatorios, deben adoptarse, cuando más pronto mejor.

J. C.

ASTILEROS DEL ANTABRICO S.L.

— G I J Ó N —

ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE CONSTRUCCIONES NAVALES

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

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

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

Soldadura Autógena y Eléctrica

Calle de las Artes Gráficas

Teléfono 23-42

OPOSICIÓN DE INTERESES ENTRE LA INDUSTRIA CARBONERA Y LOS ASTILLEROS

UN «DUMPING» ORIGINALÍSIMO

El problema de los astilleros ingleses, que tiene sus raíces en las dificultades monetarias de otros países, que se sirven hasta de los «créditos congelados» para atraerse órdenes de construcciones navales, por el sistema del trueque, ha sido objeto ya de algunos artículos en esta revista. Recientemente hablabamos de los astilleros alemanes que captaban sus órdenes por estos medios indirectos. El acreedor sobre Alemania que no consigue ver liquidado su crédito, no tiene más remedio que cederlo al que desee hacer un pedido a la industria alemana y claro está que para conseguirlo con la urgencia que en muchos casos necesita, debe cederlo con una considerable rebaja. De esta forma se reintegra de su crédito, pero la rebaja que se hace a su costa es una forma indirecta de subsidio a la producción y a la industria de Alemania; y así consigue ésta, a base de tal «dumping» originalísimo, sostenerse en actividades que no le fueron nunca peculiares.

Es el caso de los astilleros alemanes, del que ya nos hemos ocupado. En los periódicos ingleses, los intereses afectados están clamando a las alturas oficiales porque se tome una medida que paralice los efectos de este golpe que se les asesta de tan imprevista manera. Pretenden que se les conceda alguna forma de subsidio para resistir la concurrencia desleal de la industria competidora de otros países.

CHAMBERLAIN NO ES PARTIDARIO DE SUBSIDIOS :—:

No es, sin embargo, fácil empresa en Inglaterra arrancarle al Estado un subsidio. Los intereses y elementos dependientes de las industrias navales, dicen que sólo es difícil cuando se trata de apoyar sus legítimas reclamaciones; pero lo cierto es que en Inglaterra pesan todavía las tradiciones del liberalismo económico y no se resiste a desalojar estas posiciones que a largo de mucho tiempo le han permitido señorear por todos los mercados y por todos los tráficos del mundo.

El Canciller del Exchequer dió con evidente repugnancia su asenso al programa de desguaces y construcciones navales. Y eso que los navieros y sus organismos han demostrado con cifras que el subsidio no representaba una cifra muerta para la Hacienda pública. Muchos obreros, puede decirse que en su mayoría, de los que ahora hallan trabajo en las obras de construcción naval y en los desguaces, dejan de percibir el cuantioso socorro de paro y aligeran de esa carga a los presupuestos fiscales. Pero el Sr. Chamberlain no parece aceptar de grado esta argumentación que se le hace desde las Cámaras de navieros.

No parece, pues, muy probable que se concedan subsidios, como se pretende, a los astilleros ingleses, para compensar las maniobras de sus competidores internacionales y para conseguir que vuelva a aquéllos el flujo de pedidos a que en circunstancias normales tie-

nen derecho por la calidad de sus construcciones, por los precios bajos y por la rapidez de las entregas, según dicen textualmente en un alegato a este respecto de las subvenciones.

INDUSTRIA DE CONSTRUCCIONES NAVALES EN CONFLICTO CON LA HULLERA

Es sabido (en MARINA Y CARBÓN hemos hablado de esto también) que en los tratados comerciales que los ingleses están llevando a cabo, al quebrarse la línea tradicional de su libre cambio, imponen siempre el aumento de la cifra de importación de carbones ingleses al país con quien estén en el caso de negociar. El carbón es una preocupación superlativa de estas horas para la economía inglesa. Tal es el caso de España en estas horas de vísperas de negociar.

Mas ahora resulta que los astilleros ingleses van a entrar en conflicto con esta posición de la política arancelaria de Inglaterra tan celosa de sus carbones. También ellos quieren

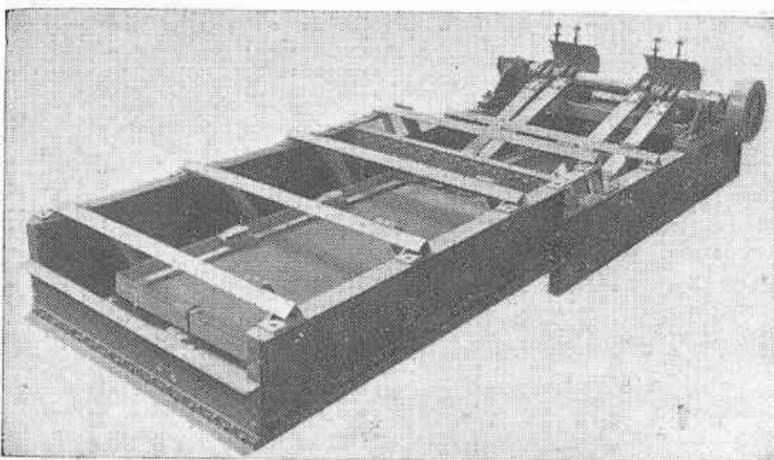
que se exija a la hora de negociar una cláusula de favor para los Astilleros ingleses y por la que se obligue a los países contratantes a construir en aquellos sus buques. Así se infundirá un balón de oxígeno a esa industria.

Una de las repercusiones curiosas del proyecto de desguaces y construcciones navales fué que el beneficio del mismo lo recogieron en buena parte los armadores extranjeros que se encuentran en posesión de unidades viejas (pero relativamente, a sus flotas, en buen uso y eficientes), a precios de desguace.

Es curioso y aleccionador en estos momentos la observación de las dificultades de la industria de construcciones, y en cuanto se relaciona con la oposición a la prioridad y al mismo que en los tratados comerciales se otorga a los carbones, muy interesante para nosotros, empeñados ahora en las escaramuzas previas de las negociaciones de un nuevo Acuerdo con Inglaterra.

J. CRESPO

Gijón, marzo 1936.



Mauricio Ruiz de Velasco

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

Elcano, núm. 2

Teléfono 19.518

BILBAO

**COMPRESORES DE AIRE
MATERIAL NEUMATICO**

Atlas Diesel
S. A. E.

**MOTORES DIESEL
MARINOS Y FIJOS**

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

EL NAUFRAGIO DEL VAPOR «LUIS VIVES»

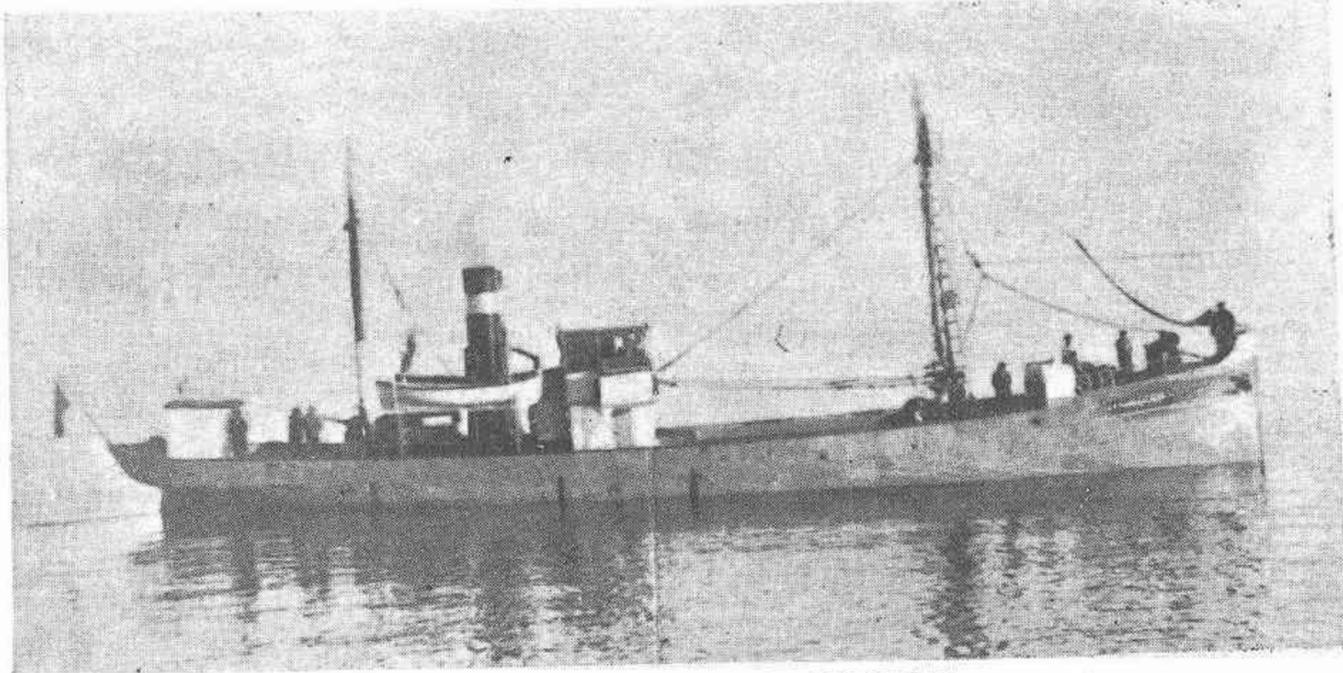
El día 2 del actual naufragó, a causa de una vía de agua, a la altura de San Pedro, cerca del puerto de Llanes, el vapor «Luis Vives», de la matrícula de Málaga, que hacía ordinariamente la travesía de Coruña a Gijón, siendo aquí su representante nuestro querido amigo el conocido consignatario don Pedro Sierra.

Cargaba el «Luis Vives» 160 toneladas, comprendiendo la tripulación el patrón Ma-

causa de la marejada y de que la noche imposibilitaba toda llamada de auxilio. Los tripulantes lucharon como héroes, aguantando las inclemencias de la dura jornada como mejor pudieron y sosteniéndose casi milagrosamente en aquella noche tan angustiosa, destacándose entre la tormenta por medio de bengalas que desgraciadamente no les sirvieron para que les llegase ningún auxilio.

El esfuerzo de los remeros se sobreponía a la adversidad y el joven de quince años, hijo del patrón Manuel Bello Facal, no cesaba de ayudar a sus compañeros, remando horas y horas, hasta perder completamente sus fuerzas.

Al amanecer, casi extenuados, continuaron remando y más tarde pasaron por frente al puerto



EL VAPOR "LUIS VIVES"

manuel Bello Mortera y cinco tripulantes, uno de ellos hijo del primero.

Parece que el barco navegaba en la noche del 2 al 3 con rumbo a Coruña para donde llevaba cargamento procedente de San Sebastián, cuando hacia las 21 horas se vió sorprendido con enormes chubascos de travesía Norte, entrando el agua por las planchas hasta el extremo de que no hubo más remedio que decidirse a echar al mar los dos botes auxiliares de que se disponía para poder salvarse. La vía de agua abierta en el buque determinó la pérdida absoluta del mismo media hora después, por haberse apagado las calderas.

Al hallarse en los botes los seis naufragos, la situación se hizo desesperada en extremo a

de Llanes sin ser vistos; pero hacia las dos de la tarde estaban a la altura de Ribadesella, donde se acusó su presencia por algunas embarcaciones, que salieron en su auxilio, llevándolos a puerto, donde fueron atendidos debidamente. Sin embargo, hubo un tripulante que no pudo reaccionar y fué el hijo del patrón a quien no fué posible volver a la vida, pese a cuantos supremos esfuerzos realizó la ciencia, falleciendo al poco tiempo de estar en tierra y cuando todos sus compañeros estaban salvados y fuera de peligro.

La noticia de este naufragio causó profunda emoción en todos los pueblos de la costa y especialmente en los puertos de Llanes y Ribadesella.

Los subsidios a los «tramps» en Inglaterra

Cuando se vuelva a proponer a la Cámara de los Comunes ingleses la renovación de los subsidios a los «tramps», será oportunidad de poner las cosas en su punto, a propósito de los efectos de los subsidios sobre el comercio marítimo de esa rúbrica. Hay acerca de los subsidios y sus efectos demasiado optimismo al que no conviene muellemente entregarse.

Un estadístico prestigioso, jefe de los servicios de la Cámara de Navegación de Inglaterra, el Dr. L. Isserlis, ha prestado un buen servicio para llegar a esclarecer estos hechos, en un articulado aparecido recientemente, que está siendo objeto de comentarios muy atinados, donde se acumulan cifras y datos de extraordinario interés y deducciones apropiadas.

El Índice de los fletes, tal como aparece en las publicaciones de aquella Cámara, detuvo la inminente y catastrófica caída de aquéllos. «Pero no ha acertado todavía a elevarlos a un nivel provechoso o, siquiera, a un tipo que compensara las depreciaciones». Debe tenerse en cuenta que la Ley de asistencia a la Navegación, enfoca ya el punto de una ele-

vación en los tipos de fletes, de tal forma que, a medida que ésta se produzca, el subsidio va gradualmente contrayéndose. La primera reducción se produce en cuanto los fletes de 1935 hayan excedido de un 92 por 100 de los que rigieron como promedio en el año 1929. Claro que a este punto se está muy lejos de llegar.

Basta considerar que en el año 1934, los tipos de flete, promedio, fueron un 75,83 por 100 de los de 1929, que se estiman como punto de partida. En los once meses de 1935, hasta donde las cifras publicadas permiten deducir, fué sólo de un 75,36 por 100. Es decir que solo se ha conseguido permanecer estacionarios, clavar las cifras en tres cuartos de lo que eran en el año básico.

Las circunstancias que obligaron al subsidio continúan inmutables. Los buques «tramps» necesitan ese obligado socorro, subsidio y acuerdos de unificación de fletes; no se ha cubierto la depreciación y los buques son cada vez más viejos y anticuados.

X. X.

Fabricación de  Pinturas y Barrices

MACHIMBARRENA Y MOYÚA S. A.

TELÉFONO 16603 **BILBAO** APARTADO 291

LA POLÍTICA DE CARBURANTES NACIONALES

El petróleo mueve el mundo, como todo el mundo sabe; el petróleo además mueve las naciones, provoca guerras, crea conflictos. El oro hoy, ni el carbón, ni los armamentos siquiera nada significan. Petróleo: esto es lo grave. Sanciones contra el petróleo; ésta, la única que cuenta. Sin petróleo o sustituto una nación hoy, resulta parálitica, inerme e indefensa.

Y en consecuencia todas las grandes naciones que no lo poseen, procuran fabricarlo en casa con productos nacionales. En el Japón, los tractores y autobuses a gasógeno se multiplican de día en día, pero el Japón además se apodera de Manchuria. (De Manchuria y otros «trociitos» alrededor de Manchuria). Alemania, fabrica ya su bencina sintética (hidrogenización de la hulla) en cantidades máximas. Francia sigue preocupada con su política de carburantes nacionales (del alcohol, de la hulla o de la madera) y se asegura concesiones petrolíferas en Irak. Inglaterra misma...

Sí; Inglaterra también sigue política análoga. Y sin embargo, Inglaterra posee en Ultramar yacimientos formidables de nafta. Inglaterra, además, posee el monopolio mundial del transporte del petróleo y su *Great fleet* domina las rutas marítimas.

No importa. A pesar de todo, en caso de guerra, podría verse apurada y en consecuencia ella desea poseer autonomía propia. Además, la hulla, como es sabido, pierde su valor de día en día. Cientos de miles de obreros viven allí de la hulla. Transformando la hulla en petróleo, Inglaterra dispondría de un carburante nacional (como el que utilizan ya

sus aviones de guerra) y además salvaría su industria hullera.

Esta política inglesa de los carburantes nacionales ha conducido a la construcción en Inglaterra de grandes fábricas de hidrogenización de la hulla. Sin embargo, paralelamente a dicho sistema, los técnicos británicos persiguen en el campo de la química del carbón, la realización de nuevos combustibles mixtos a base de derivados del petróleo (mazut) y de carbón pulverizado. Este combustible «coloidal» tiene, según parece, la ventaja de resultar económico y de poder almacenarlo sin alteración, siendo además de manipulación fácil y práctica. En Inglaterra, pues, la técnica de los carburantes nacionales se orienta hoy hacia este nuevo campo: *combustibles coloidales*.

También en Alemania el asunto sigue vivo. Las revistas técnicas alemanas nos hablan a diario de los estudios realizados en la técnica del petróleo sintético. El Reich calcula que antes de dos años, cesarán completamente las importaciones extranjeras en carburantes. (¡En tiempos de paz, desde luego!) Ya actualmente los distintos sistemas allí empleados les permiten obtener unas 25.000 tons. mensuales de productos de síntesis, pero además la explotación racional del subsuelo nacional proporcionará pronto una cantidad apreciable de productos naturales. Por otra parte, los sondeos metódicamente emprendidos producen más de 30.000 toneladas de nafta natural cada mes. Nuevos terrenos petrolíferos están además en vías de explotación en Gifhorn (Hanovre) y Heide (Schlesviig-Holstein).

Con objeto de conquistar su independen-

cia del extranjero, el Gobierno del Reich invierte capitales enormes en estas industrias. Basta recordar que las instalaciones de síntesis, para la obtención de carburantes líquidos han exigido ya hasta la fecha un desembolso que sobrepasa de los... ¡6.000 millones de francos!

En definitiva: el carburante manda y por el carburante luchan, estudian y trabajan todas las grandes naciones. No hay vida posi-

ble hoy día sin el petróleo o sustituto. Bueno será que en España también iniciemos al fin una política de carburantes nacionales, meditada e inteligentemente llevada a cabo. No es la guerra tan sólo lo que debe preocuparnos para ello, sino la guerra ajena, sencillamente. En caso de conflicto europeo en efecto, en caso de bloqueo o sanciones y aun permaneciendo nuestro país neutral, difícil sería adquirir carburantes extranjeros.

SOCIEDAD METALURGICA DURO-FELGUERA



Compañía Anónima.- Capital social: 78.000.000 de pesetas

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

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

Sulfato amónico con 20 a 21 por 100 de nitrógeno.

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

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

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

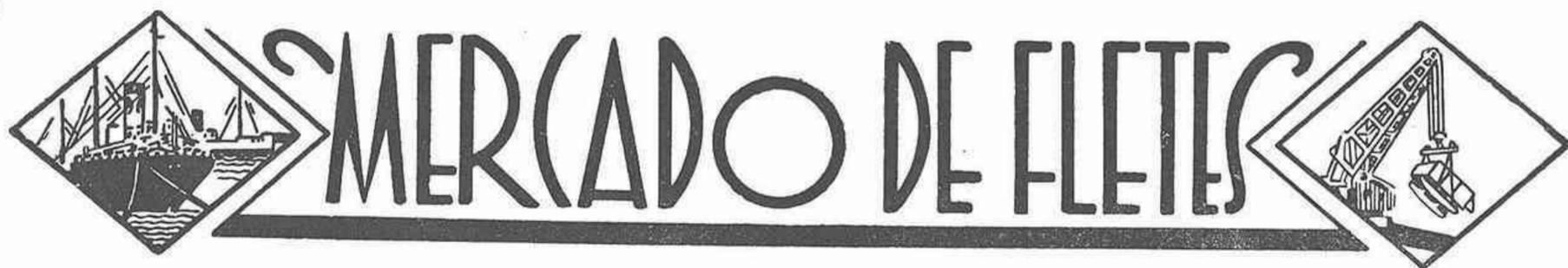
Tubería fundida verticalmente en batería para conducciones de agua, gas y electricidad, desde 5 hasta 120 centímetros de diámetro, y para todas presiones: *chapas perforadas y cribas, vigas armadas, armaduras metálicas* y demás trabajos de gruesa calderería; *acero moldeado* en todas sus aplicaciones.

—••••• F L O T A •••••—

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

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

Telegramas - Telefonemas: Duro Duro Duro-Sama



MERCADO DE FLETES

En el transcurso de la pasada quincena, el mercado asturiano de fletes no experimentó el más leve mejoramiento en la paralización de órdenes en que se encuentra sumido, dejándose notar bastantes disponibilidades de buques de todos los tamaños, así como un descenso prematuro en los tipos de flete, puesto que aún no hemos entrado en la primavera y ya se cotizan precios alambicadísimos.

Por otra parte, la crítica situación que atraviesa este mercado ha venido a agravarla todavía más la huelga de estibadores de carbón del Musel, declarada el día 10 del actual, pues debido a este conflicto no se efectúan operaciones en el mismo desde aquella fecha. Y esto da lugar a que las pocas operaciones de fletamento para cargue por el Musel (que absorbe más del 60 por ciento del tráfico marítimo de carbones) se encuentren sin cumplimentar y haya bastantes buques en espera de que se solucione tal conflicto, el cual irroga considerables perjuicios, no sólo a los navieros, sino que también a la industria hullera.

Las órdenes que circulan en este mercado, además de ser escasas, se limitan casi exclusivamente a fletamentos para buques de tamaño

reducido con destino a puertos del Cantábrico y Galicia, sin que el Sur ni el Mediterráneo tengan demanda, pues cuando más se trata de algunas pequeñas partidas de carbón para cuyo transporte se toman bodegas.

Los tipos de flete, como antes decíamos, descienden a precios bastante bajos para tratarse del mes de marzo, y los navieros, aunque hacen todo lo posible por impedir tal descenso, terminan por aceptar esas cotizaciones, ya que la precaria situación del mercado, casi siempre carente de órdenes, no les permite sostener sus pretensiones.

Si en la época actual, ya es verdaderamente difícil el desenvolvimiento de este tráfico, no puede menos que augurarse para los futuros meses una temporada calamitosa para los armadores que acuden con sus flotas a estos puertos.

El mercado de retornos corre parejas con el de carbones, en lo referente a paralización. Pocas son las órdenes que se presentan y muchos los buques que retornan vacíos a los puertos asturianos. La madera para minas, con motivo de la crisis de la industria hullera, tiene también escasos transportes.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

Deva	— Vp.	150 ts.	Ptas. 15,—	Langreo
Lekeitio	»	120 ts.	» 14,—	Id.
Bilbao	»	1.800 ts.	» 8,50	Id.
Id.	»	260 ts.	» 9,50	Id.
Santander	»	210 ts.	» 9,50	Norte.
Coruña	»	240 ts.	» 10,50	Langreo
Vigo	»	600 ts.	» 12,25	Id.
Id.	»	300 ts.	» 14,—	Id.
Adra	»	1.700 ts.	» 14,50	Norte.
Barcelona	»	3.600 ts.	» 13,—	N. y L.

AVILÉS a

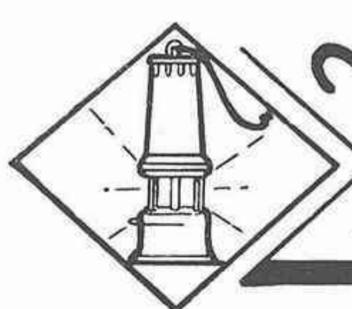
Santander	— Vp.	160 ts.	Ptas. 9,50
Ferrol	»	210 ts.	» 11,—
Coruña	»	150 ts.	» 11,—

S. E. de PRAVIA a

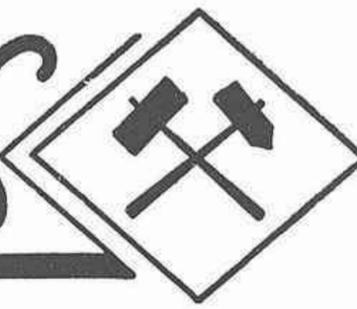
Pasajes	— Vp.	1.000 ts.	Ptas. 10,—
Bilbao	»	3.500 ts.	» 7,—
Málaga y Motril	»	1.400 ts.	» 13,50
Tarragona	»	2.000 ts.	» 13,50

RETORNOS:

Morlaux-Musel	— Vp.	1.000 ts.	chatarra	9/9
Zumaya-Gijón	»	210 ts.	cemento	Ptas. 9,—
Bilbao-S. E. Pravia	»	1.000 ts.	mineral	» 5,—
Bilbao-Gijón	»	220 ts.	abonos	» 8,50
Betanzos-Avilés	»	210 ts.	pinos	» 11,—
Foz-Musel	»	150 ts.	»	» 9,—



MERCADO DE CARBONES



La situación actual del mercado asturiano de carbones es completamente estacionaria, sin que pueda entreverse el más pequeño atisvo de mejoramiento en el futuro; antes por el contrario, el pesimismo cunde entre los elementos mineros, los cuales ven aproximarse con temor la primavera, por ser la estación del año en que se inicia el descenso de consumo de hulla, y que por cierto llega después de un invierno en que la industria vivió en precario, ya que durante el cual hubieron de hacer ímprobos esfuerzos en el sentido de restringir la producción hasta el máximo posible.

Ni que decir tiene cual es la demanda de carbones. Como en anteriores semanas, o quizás peor, se encuentra aquélla paralizadísima, reduciéndose cada día más los pedidos, que se limitan a pequeñas partidas de galletas —clase ésta que continúa siendo la más favorecida en solicitudes— y alguna que otra orden para granzas y menudos, pues los cribados siguen careciendo de animación por parte de los compradores. Las existencias actuales, de que disponen las minas de Asturias, son de 390.000 toneladas, lo cual representa un descenso de diez mil toneladas sobre la pasada quincena; esto es debido, no a la mayor salida de carbones sino a la ampliación del sistema restrictivo que adoptan las empresas mineras a fin de evitar el aumento de los «stocks».

La entrada al trabajo del personal seleccionado en octubre del año 1934, viene a provocar un grave problema para los obreros mineros, ya que las empresas, para dar ocupación a todos ellos, se ven obligadas a establecer turnos que alternan en los trabajos, con

lo cual son de hambre los jornales que los mineros obtienen, viviendo en una situación verdaderamente difícil al no poder cubrir todas sus necesidades.

Un nuevo conflicto se plantea a la industria hullera con la huelga declarada por los estibadores del Musel, pues como consecuencia de aquélla se están restringiendo los envíos de carbón a dicho puerto desde el día 10 del actual, y desde el 14 se han suspendido totalmente. Por este motivo y de prorrogarse la huelga, daría lugar a un gran apilamiento de hulla, ya que la mayor parte de la que se produce es remitida al Musel para su embarque, por lo que se verán precisadas las minas a tomar alguna medida que evite estos perjuicios.

En la primera decena de marzo experimentaron un importante descenso los embarques de carbón por Avilés y San E. de Pravia, que fueron de 3.280 y 12.665 tons. respectivamente; por Gijón-Musel se cargaron 35.386.

En los últimos días de la quincena aumentaron bastante los buques sometidos a los distintos turnos, debido a no efectuarse despachos a partir del día diez, por las causas anteriormente apuntadas.

Los precios para industrias obligadas, son:

	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 »

Para los consumidores libres se ofrecen con rebaja de 4 a 6 ptas. sobre estos tipos.

SERVIR pronto y bien es la costumbre de REEM

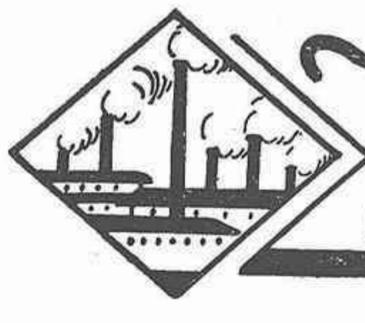
Siempre tenemos existencias de toda clase de lubricantes :-: Consúltenos sus necesidades

Sociedad Anónima REEM

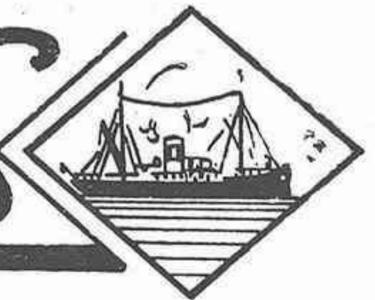
Apartado 111

OVIEDO

Teléfono 4038



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

El exceso de tonelaje en algunos sectores de la importancia del Plata y la paralización de los principales mercados, ha sido la nota característica en toda esta quincena. Más de 30 buques inactivos llegaron a contarse en los puertos del Plata y en los próximos del Brasil. En algunos días en que se insinuaba debilmente como una mejoría, los fletes no experimentaron ni indicio de recuperación pues la depresión se había prolongado demasiado para que se entonaran los tipos de flete, verdaderamente bajos, a que habían debido entregarse los armadores. Otro tanto pudiera repetirse del mercado exterior de carbones.

Es muy floja la demanda europea para los maíces del Plata y esto se refleja claramente en la paralización del sector platense. Las graves circunstancias políticas de Europa no dejan de influir sobre estos mercados que tienen en el Continente su mejor salida. De Rosario a cualquier puerto del R. U., buque de 4.700 tons., cargamento de granos, mayo 1.º al 31, al tipo de 18/—, con opción para puertos del Norte de España. Otros de Nocochea a Amberes, buque de 5.500 tons., para marzo a razón de 17/3.

Los varios mercados del sector norteamericano están dominados asimismo por la nota general de pesadez. Apenas queda ya actividad en el comercio de hierro para desguaces. Se fleta de Columbia británica a Londres, o Hull, buque de 7.400 tons., carga general, abril 10 al 30, a razón de 19/6.

Decrece aquella animación de los mercados orientales que registrábamos en nuestra impresión anterior. Hay alguna demanda para lingotes de hierro, hacia Japón. Se fleta de Nicolaieff a Japón, buque de 7.000 toneladas, primera quincena de mayo, al tipo de 15/—.

CARBONES

No mejora la situación del sector de Cardiff donde se dejan sentir todavía las condiciones desfavorables de las existencias acumuladas. No se espera que mejoren estas circunstancias en todo lo que resta de mes, y hay muchos pozos paralizados. Los embarques en la última semana por los puertos de esta zona fueron todavía 13.000 tons. menos que en la anterior. Continúan flojos los cribados que no hallan demanda; son los coques y los menudos los que se sostienen mejor.

En el sector de Swansea hay una relativa actividad; en este distrito existe la amenaza de huelga por parte de veinte mil mineros de minas de antracita y esto acaso llegue a influir sobre la demanda. Entre tanto es buena la de las antracitas, tipos grandes, aunque los menores se coticen bajos por una demanda enrarecida. Cribados tienen buenos precios, galletillas francesas se ofrecen demasiado, y en las calidades inferiores a tipos francamente depreciados.

Es el mercado de Newcastle el que nos da la nota de optimismo. Carbones de vapor tienen buena salida. Lo mismo acontece con los Tyne y Durham buenas calidades; también menudos de Blyth son solicitamente requeridos, y los únicos que vacilan en su anterior posición son coques que se ofrecen con exceso. Las variedades «carboneras» no han experimentado cambios.

En el sector de Glasgow, ha comenzado a disminuir la demanda extranjera, lo cual modificará la posición para pasado algún tiempo, pues por ahora se despachan los pedidos que todavía no han llegado a escasear, aunque la impresión para el futuro no aparece muy favorable. «Trebbles» lavadas tienen salida abundante y en general, por ahora, repetimos, no se resiente la demanda.

FRANCIA

Apenas cambio ninguno a que referirse en los mercados franceses en lo que va de quincena. La demanda de carbones industriales es buena y a precios más elevados que por esta época hace un año. No se confirma la reducción de contingentes para este mes de marzo; serán, pues, las mismas cifras que rigieron desde diciembre, o sean un 58,5 por 100 del período básico, trienio 1928-30. El consumo francés sufrió una considerable reducción el año pasado, unas 4.000.000 de tons., de las cuales el 36 por 100 la sufrieron las cuencas francesas y el 64 por 100 los importadores. La Courrières-Kuhlmann proyecta el establecimiento de las instalaciones para llevar a cabo trabajos de hidrogenización, según el proceso Fischer. La Sociedad Houillères de Montrambert y de la Beraudière ha declarado unos beneficios líquidos de 6.166.000 francos contra 6.400.000 cifra correspondiente al año pasado.

Ha terminado la huelga por la cuestión de reducción de salarios en la cuenca de La Mu-

re; se ha llegado a una transacción: la rebaja de jornales que se pretendía de 6 y 4 por 100 quedó en 4 y 3 por 100, respectivamente.

BÉLGICA

Es satisfactoria la situación general de los mercados belgas. Los carbones industriales y coques en general tienen buena salida y precios. Declinaba la demanda de los tipos domésticos, pero la brusca depresión habida en la temperatura estas semanas, produjo una reanimación de las cifras de estas calidades.

ALEMANIA

La producción de carbones en enero, en el Ruhr fué más alta que en ningún otro mes del año pasado. Llegó a 9.273.988 tons. En enero del año anterior fué de 8.368.903 tons.

En el Sarre la situación no es tan satisfactoria y ha habido una caída en las cifras de venta últimamente registradas; con ello aumentan los stocks, porque la producción diaria viene siendo la misma que hace tres meses. La de febrero fué de 1.006.000 tons. contra 949.000 en diciembre. La de coques, 19.300 contra 19.600.

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/
Menudos de Tyne	11/6

CARDIFF**GRANOS**

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

MENUDOS

De vapor, superiores	13/ 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

La industria pesquera en Vizcaya

Es tal la importancia adquirida por la industria pesquera en Vizcaya, que ha llegado a constituir la principal fuente de ingresos en aquellos pueblos costeros, ya que el 60 ó 70 por 100 de sus moradores viven, directa o indirectamente, de la riqueza en pesca que el mar encierra.

Las costeras de mayor importancia para los pescadores vizcaínos son, sin duda alguna, las de merluza-besugo, sardina, anchoa y bonito, principalmente las tres últimas, si bien es cierto, que la pesca del bonito, dada la dureza del trabajo que la misma exige, las considerables distancias que han de recorrerse para su captura, la necesidad de su rápido traslado a puerto y las dificultades de venta a precios remuneradores en aquellas localidades en que no existen fábricas de conservas, obliga a que poco a poco sean abandonados los puertos de Vizcaya, excepto Lequeitio, Ondarroa y Bermeo.

La costera de merluza-besugo comienza en los primeros días de noviembre y termina en abril, siendo enero el mes de mayor rendimiento. La de anchoa da principio a primeros de año, terminando en junio o julio, y se obtiene la mayor cantidad de ella en el mes de mayo. La sardina se captura durante todo el año.

Reune la costera del bonito especiales características, por lo que bien merece párrafo aparte.

Se presenta este pez, bien en unidades sueltas o formando bancos, a fines de junio o primeros de julio, aumentando su pesca en agosto para terminar hacia los últimos días de setiembre. Su captura se realiza a grandes distancias de la costa vizcaína; muchas veces a la altura de Santander o de Asturias, debiendo

una vez encontrado, no abandonar su rastro, ya que aparece y desaparece rápidamente, desorientando a las embarcaciones que lo siguen. De ahí que sea condición indispensable, para el buen resultado de la pesca, la permanencia del pescador en el mar.

Las dificultades de esta costera han sido salvadas mediante la creación del servicio de traída de bonito a puerto con barcos llamados «nodriza», los cuales se encargan del transporte de la pesca a puerto inmediatamente de cobrado, evitando la fácil putrescibilidad que este pez tiene. A este fin, es costumbre la unión de seis o siete vapores pesqueros, cuyos armadores se ponen de acuerdo para hacer juntos la costera, no separándose las embarcaciones mientras dura ésta, con objeto de poder remitir diariamente en uno de los barcos lo pescado por toda la «compañía», mientras que el resto permanece en el mar.

La flota pesquera vizcaína constituída por 655 embarcaciones tripuladas por 4.010 hombres, se descompone de la forma siguiente:

PUEBLOS	Vapores	Motores	Botes	Pescadores
Bermeo...	101	58	7	1.715
Ondarroa.	48	105	40	1.000
Lequeitio.	21	24	80	500
Ciérvana..	1	16	9	227
Santurce..	5	15	»	207
Elanchove.	5	13	57	131
Arminza..	3	10	2	87
Mundaca..	2	3	30	43
TOTAL..	186	244	225	4.010

Durante el año 1934, últimos datos que conocemos, las cantidades y el valor de la pes-

ca vendida por las ocho Cofradías existentes en la provincia de Vizcaya, fué así:

ESPECIES	KILOGRAMOS	PESETAS
Merluza . .	14.065,65	50.871,47
Besugo . . .	110.397,—	240.470,72
Palometa . .	3.354.428,—	1.557.582,99
Bonito . . .	2.422.548,50	2.770.898,23
Sardina . . .	3.287.041,—	1.046.004,16
Anchoa . .	5.803.423,—	3.336.299,02
Chicharro .	1.521.911,—	496.260,67
Otras especies	5.117.801,50	4.947.244,76
TOTALES.	21.631.615,65	14.445.632,02

a lo que han de añadirse las ventas efectuadas fuera de las Cofradías, las cuales ascienden a unas 600.000 pesetas.

La importancia adquirida por la industria pesquera ha hecho aumentar considerablemente la de sus derivadas y todas las que con ella se relacionan, como son la construcción y reparación de embarcaciones pesqueras, la fabricación de artes para la pesca, de hielo, salazón, conservas y harinas de pescado.

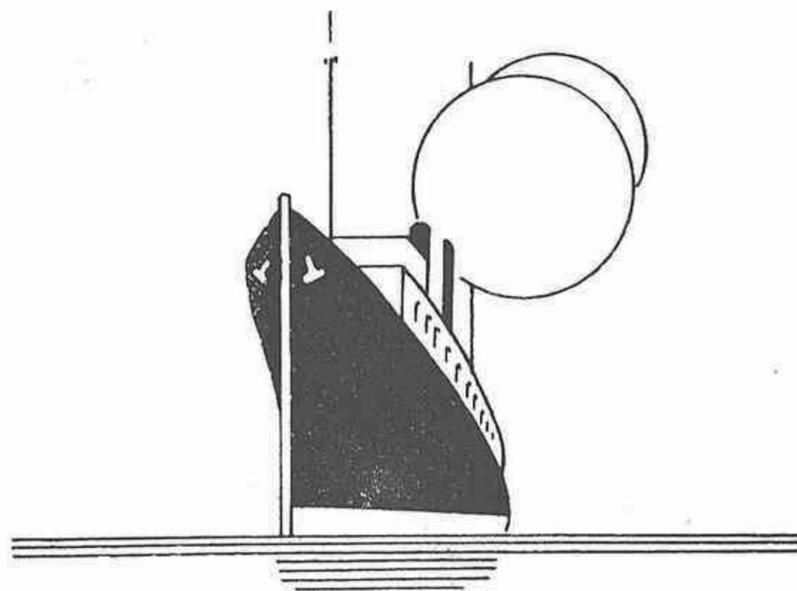
Cuenta a este fin Vizcaya con ocho Astilleros diseminados por su costa y la misma cantidad de Cordelerías. Existen también 38 fábricas de salazón y 33 de conservas, en las que encuentran ocupación un considerable número de personas.

Como puede comprobarse por lo anterior expuesto, la industria pesquera vizcaína encie-

rra importancia suma, y por ello es bien necesario que sea más tenida en cuenta que lo es actualmente. A este fin, una de las primordiales obras a realizar para que el pescador perfeccione los sistemas, artes, naves, etc., y pueda de este modo obtener el máximo rendimiento con el menor esfuerzo, es la creación de Escuelas de Pesca, en las que se le instruya, no sólo para las faenas pesqueras propiamente dichas, sino también en todas aquellas materias directa o indirectamente relacionadas con las mismas. De este modo, además de una mejor preparación profesional, adquirirá conocimientos que eleven su grado de cultura, con los cuales desterrará el empleo de procedimientos arcaicos de los cuales es difícil hacerle desistir hoy, y se evitará el derroche de esfuerzos, que, sabiamente administrados, podrán dar un rendimiento muy superior.

PISCIS

Marzo, 1936.



VARADERO del FOMENTO

Propietario: BERNARDO ORTEA

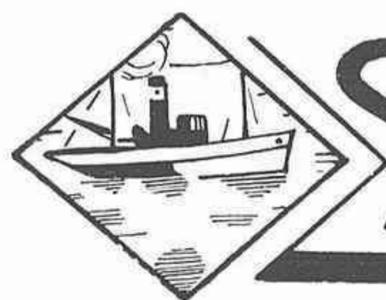
G I J Ó N

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES NAVALES

Carro varadero para buques hasta 1.000 toneladas

PRECIOS REDUCIDOS PARA LAS OPERACIONES DE SUBIDA, BAJADA Y ESTANCIA

SOLICITASE TARIFA DE PRECIOS



SECCIÓN DE PESCA



MUCHO PANCHO; PERO ESCASEZ DE OTRAS ESPECIES

Los temporales desarrollados en los últimos días de febrero continuaron con mayor intensidad en los primeros días de este mes, impidiendo que la flota pesquera se hiciera a la mar; pero una vez que el tiempo amainó se prodigaron las abundantes caladas, que en su mayor parte fueron de panchos, especie que abundó considerablemente en la pasada quincena, siendo la base principal de todas las «mareas» en estas playas; también hubo días en que se descargó bastante besugo, aunque de tamaño pequeño; las demás especies de pescado escasearon considerablemente.

En la Estaca se pescó a base de «gallos» y algo de pescadilla, que ha dado, para las parejas que calaron allí, rendimientos regulares.

Procedente de otros puertos de Asturias, fué traída a éste abundante cantidad de bocarte, que ha hecho su aparición en esta costa, lo cual es un excelente indicio para los pescadores, que ven en esto el augurio de una buena costera de sardina.

Los precios han sido buenos para aquellas clases de pescado que escasearon, no así para los panchos que, por su abundancia, tuvieron cotizaciones bajas, especialmente en los últimos días de la quincena.

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

CLASE DE PESCA	26	27	28	29	2	3	4	5	6	7	9	10
Merluza.....	4,—	4,18			3,79	4,80	4,—	4,39	3,79	3,79	3,33	3,—
Pescadilla....	1,48	1,47			1,56	2,09	1,45	1,67	1,30	1,55	1,62	1,30
Besugo.....	1,79	1,42	NO HUBO VENTAS POR TEMPORAL	NO HUBO VENTAS POR TEMPORAL	1,50	1,70	1,71	1,49	1,10	1,51	1,44	1,39
Panchos.....	1,69	1,24			1,—	1,55	1,09	1,25	1,—	0,92	0,69	0,80
Gallos.....	1,20	1,39			1,60	1,60	1,11	1,36	1,—	1,42	1,34	1,04
Abadejo.....	1,43	»			1,30	»	1,56	»	1,39	1,25	1,23	1,19
Barbadas.....	1,—	1,—			1,—	1,37	0,91	1,—	0,98	1,—	1,—	0,93
Potas.....	1,—	»			0,95	»	0,91	0,81	0,86	0,83	0,77	0,86
Matute.....	0,77	0,44			0,78	0,54	0,47	0,36	0,50	0,39	0,36	0,50
Pelao.....	0,84	0,42			0,80	0,56	0,50	0,49	0,50	0,49	0,45	0,50
Almejas.....	0,94	0,88			1,08	»	»	»	0,68	»	0,77	0,65
Chicharro....	0,31	»			0,42	»	0,36	0,31	0,28	0,32	0,33	0,28
Congrio.....	»	1,80	2,—	»	2,—	2,—	2,45	2,16	1,83	2,—		
Palometa.....	»	0,56	»	»	»	»	0,76	0,77	»	»		
Salmonetes..	»	»	»	»	»	3,—	2,36	»	2,66	2,54	3,—	
Reyes.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,84	»	
Mero.....	»	»	»	»	3,08	»	3,—	»	2,—	»	2,79	»
Calamares....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Congria.....	»	»	»	»	»	»	1,50	»	»	»	»	1,66

Agencia en Guipúzcoa

Sociedad Hullera Española

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

MUSEL - GIJON

Movimiento habido en los turnos para la carga de carbón por estos puertos desde el 25 de febrero al 10 de Marzo de 1936

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====				
17 Febro.	1 Marzo.	Ciaño	7.500	Barcelona.
27 id.	6 id.	Ulía	3.800	Vallcarca.
7 Marzo.	cargando	Maruja y Aurora	7.000	Barcelona.
9 id.	esperando	Ntra. Sra. del Carmen	5.500	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
17 Febro.	28 Febro.	Mina Piquera	5.500	Valencia.
27 id.	6 Marzo.	Sotón	1.900	Bilbao.
2 Marzo.	7 id.	Araitz Mendi	2.500	Barcelona.
7 id.	cargando	V. Ruiz Senén	5.850	Huelva-Cádiz.
10 id.	esperando	Norte	3.500	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
25 Febro.	3 Marzo.	Villamanrique	2.400	Vallcarca.
27 id.	4 id.	Monchu	500	Barcelona.
27 id.	6 id.	Río Miera	1.000	Santander.
7 Marzo.	cargando	Llodio	900	Bilbao.
7 id.	esperando	Udondo	1.000	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
19 Febro.	25 Febro.	Marta Junquera	400	Bilbao.
26 id.	2 Marzo.	Mina Coto	350	Id.
27 id.	3 id.	José María	500	San Sebastián.
27 id.	6 id.	Lolina	400	Santander.
2 Marzo.	7 id.	Alejandro	400	San Sebastián.
2 id.	10 id.	Mari Carmen	400	Vigo.
3 id.	cargando	Astillero	470	Zumaya.
9 id.	esperando	Marta Junquera	620	Santander.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
24 Febro.	26 Febro.	V. de Chávarri	2.500	Tarragona.
27 id.	27 id.	María Amalia	800	Coruña.
28 id.	4 Marzo.	Candina	4.300	Barcelona.
5 Marzo.	5 id.	Hernani	400	San Sebastián.
9 id.	10 id.	C. de Zubiría	4.600	Tarragona.

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
20 Febro.	26 Febro.	San Martín	500	Barcelona.
20 id.	28 id.	Mari Begonia	420	Bilbao.
21 id.	28 id.	Mont Seny	480	Pasajes.
27 id.	27 id.	Sama	1.000	Bilbao.
29 id.	6 Marzo.	Mari Elena	540	Id.
2 Marzo.	3 id.	Llodio	900	Id.
2 id.	5 id.	Araitz Mendi	1.800	Barcelona.
6 id.	7 id.	Sama	1.000	Bilbao.
7 id.	6 id.	María Amalia	670	Coruña.
7 id.	cargando	A. Senra	4.800	Barcelona.
9 id.	esperando	Ruda	480	Vigo.
9 id.	"	Don Quijote	214	Coruña.
9 id.	"	Udondo	5.000	Barcelona.
9 id.	"	Mont Seny	840	Pasajes.
10 id.	"	Mieres	4.400	Barcelona.
10 id.	"	Maruja y Aurora	500	consumo.
10 id.	"	Norte	1.500	Barcelona.
===== GIJON - DARSENA. — F. C. DE LANGREO =====				
13 Febro.	28 Febro.	Zubieta	170	Zumaya.
13 id.	27 id.	Chinito	210	Bilbao.
17 id.	29 id.	Paco García	200	Santander.
21 id.	29 id.	Aller	200	San Sebastián.
22 id.	2 Marzo.	Dionisia	250	Bermeo.
27 id.	5 id.	Gaviola	300	San Sebastián.
27 id.	6 id.	Vito	200	Id.
28 id.	7 id.	Josefa	300	Vigo.
28 id.	7 id.	Begonia 7	180	San Sebastián.
2 Marzo.	cargando	Mariavi	360	Santander.
2 id.	"	Galicia	320	Vigo.
3 id.	esperando	María	200	Santander.
7 id.	"	Carmen	230	Id.
9 id.	"	Manuel	240	San Sebastián.
9 id.	"	Aller	200	Id.
9 id.	"	Ana	290	Pasajes.
9 id.	"	Lekeitiara	220	San Sebastián.
9 id.	"	Víctor	115	Lequeitio.
10 id.	"	Gaviota	300	Bilbao.

A V I L E S

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

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Febrero.				
11 Febro.	22 Febro.	Iñake	3.174	Cartagena.
18 id.	22 id.	Lekeitiara	207	San Sebastián.
12 id.	22 id.	San Jorge	246	Coruña.
20 id.	25 id.	Compostela	1.788	Huelva-Cádiz.
22 id.	25 id.	Concepción Hevia	215	San Sebastián.
23 id.	25 id.	Arnao	142	Requejada.
15 id.	26 id.	Manuel	220	Betanzos.
21 id.	28 id.	Marzo	1.905	P. Mallorca.
25 id.	28 id.	José Tartiere	3.491	Barcelona.
TOTAL...			11.388	
1.^a decena de Marzo.				
2 Marzo.	3 Marzo.	Mariano Benlliure.	150	Betanzos.
2 id.	3 id.	Margarita	5	San Esteban.
3 id.	3 id.	Toñín	135	Santander.
3 id.	4 id.	Arnao	123	Requejada.
4 id.	4 id.	El Gaitero	45	Luarca.
6 id.	5 id.	San Jorge	7	Coruña.
4 id.	6 id.	Abando	2.467	Ceuta.
6 id.	7 id.	Asturias	65	Luarca.
7 id.	7 id.	Jone Miren	9	Bilbao.
8 id.	7 id.	Arnao	146	Requejada.
7 id.	10 id.	Antonieta.	128	Ondárroa.
TOTAL...			3.280	

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

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

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Febrero.				
20 Febro.	21 Febro.	Juanes	198	San Sebastián.
16 íd.	21 íd.	Briquetas Zorroza.	2.494	Bilbao.
16 íd.	21 íd.	Jaime Girona.	3.060	Id.
19 íd.	21 íd.	Lolina	428	Pasajes.
14 íd.	22 íd.	Inocencio Figaredo	4.136	Barcelona:
22 íd.	23 íd.	Caudal	1.037	Pasajes.
20 íd.	23 íd.	Río Miera	936	Id.
20 íd.	23 íd.	Cervantes	214	Bilbao.
18 íd.	24 íd.	F. R. San Pedro	3.445	Id.
20 íd.	26 íd.	Ruda	475	Corcubión.
21 íd.	26 íd.	Aurora	982	Bilbao.
21 íd.	26 íd.	Monchu	1.741	Cartagena.
20 íd.	27 íd.	M. de Urquijo.	3.226	Bilbao.
27 íd.	29 íd.	El Caudal	1.023	Id.
27 íd.	29 íd.	Jaime Girona.	2.169	Id.
TOTAL...			25.564	
1.^a decena de Marzo.				
27 Febro.	4 Marzo.	Recalde	8	Gijón.
4 Marzo.	5 íd.	Ana	295	Pasajes.
4 íd.	7 íd.	F. R. San Pedro	1.957	Bilbao.
4 íd.	7 íd.	Aurora	862	Id.
4 íd.	8 íd.	Margarita	328	Vigo.
6 íd.	8 íd.	Caruso	1.287	Pasajes.
8 íd.	7 íd.	Juanes	198	San Sebastián.
4 íd.	4 íd.	M. de Urquijo	2.468	Bilbao.
8 íd.	10 íd.	José María.	511	Pasajes.
7 íd.	10 íd.	Jesús Antonio.	1.455	Motril.
4 íd.	10 íd.	Briquetas Zorroza	1.898	Pasajes.
10 íd.	10 íd.	Mari Begoña	438	Bilbao.
10 íd.	10 íd.	Río Miera	960	Santander.
TOTAL...			12.665	

EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

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

		2. ^a DECENA	1. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.....	Turno 1. ^o	8.457,16	6.846,12
	Id. 2. ^o	5.115,52	5.397,53
	Id. 3. ^o	2.851,48	2.583,01
	Id. 4. ^o	1.169,62	2.382,75
	Grúas chicas.....	628,72	320,96
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.....	Cargaderos.....	13.389,63	14.598,70
	Grúas chicas.....	1.093,47	537,65
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.	Cargaderos.....	1.508,89	2.341,61
	Muelles.....	283,00	378,00
Totales en las dos decenas.....		34.497,49	35.386,33
AVILÉS.....		11.388,00	3.280,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA.....		25.564,00	12.665,00

CEMENTOS FRADERA, S.A.

PORTLAND ARTIFICIAL LANDFORT



LANDFORT
VALLCARCA

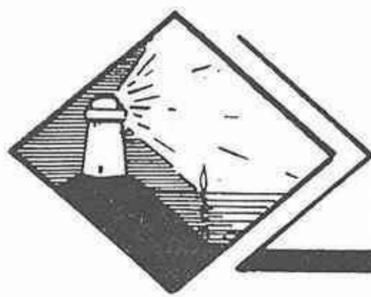
DESPACHO:

RONDA DE LA UNIVERSIDAD, 31

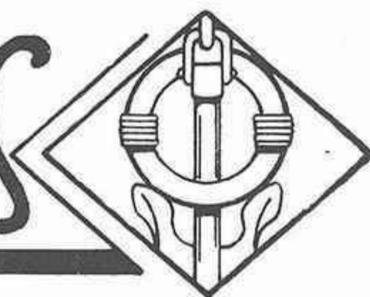
BARCELONA

Teléfono n.º 13067

DIRECCIÓN TELEGRAFICA: "LANDFORT"



INFORMACIONES VARIAS



COMPRA-VENTA DE BUQUES

Vapor «Bat»; casco de hierro, construido en el año 1881, de 1.193 tons. de registro bruto y 740 netas. — Vendido por Maura y Aresti, de Bilbao a desguazadores españoles.

BUQUES QUE HAN CAMBIADO DE NOMBRE

Los armadores del vapor «Espineira Mondoñedo», han obtenido autorización para cambiar al mismo de nombre, por lo que desde ahora se denominará «Sofía López».

Igualmente han conseguido tal autorización los del vapor «Anita» que ha pasado a nombrarse «Chinito».

LAS ADUANAS DE ASTURIAS

En el pasado mes de febrero se recaudaron en las Aduanas de Asturias las siguientes cantidades:

En la de Gijón, 1.054.090,24 pesetas; en la de Avilés, 220.131,23; en las demás subalternas, 44.034,88.

Con relación al mismo mes del año anterior, Gijón recaudó 613.121,02 pesetas más; Avilés, 114.189,95 menos y las demás subalternas, 9.531,77 más. En total, la recaudación en más en las Aduanas de Asturias este mes fué de 504.463,81 pesetas.

NUEVO DIRECTOR GENERAL

La «Gaceta» del 5 del actual publica el nombramiento de Director general de la Marina Mercante a favor de D. Ángel Rizo Bayona, persona que por su competencia se espera que realice una acertada labor al frente de tan importante departamento, y al que deseamos muchos aciertos en tan importante cargo.

LA PRODUCCIÓN CARBONERA EN 1935

Se han publicado los datos de la producción carbonera nacional en el año pasado, los cuales acusan un aumento sobre 1934. Esta mejoría no es de extrañar por cuanto que debe tenerse en cuenta que en el 34 hubo más de dos meses de paralización en las minas de Asturias y León. El resumen de producción y suministro en el año último representa este tonelaje en las distintas clases de combustible:

	Prod.	Sum.
	<i>Miles de tons.</i>	
Hulla.....	6.314	5.986
Antracita.....	701	649
Lignito.....	303	289
Total.....	7.320	6.925

En el año precedente, 1934, la producción había sido de 6.311.189 toneladas. La importación representó 1.271.708 toneladas contra 1.007.183 de 1935, sin contar las 226.393 de depósitos flotantes, 89.101 de coque y 22.119 de aglomerados.

LOS VALORES NAVIEROS

En las dos últimas semanas se observó alguna animación en el negocio, aunque la tendencia de reserva. El papel, por lo menos, se resiste. Las Sotas se vendieron a 405 y a 210, las Vascongadas, en avance de diez pesetas. Las Uniones tuvieron solicitadores a 200, contra 205 ptas. de los cedentes. Las Guipuzcoanas han cedido de 40 a 35, pero se piden a este curso. Hay algún dinero para Elanchoves a 100; pero en general, las restantes navieras más bien se encuentran ofrecidas, aunque sin variación en los cambios anteriores.

PARA LOS IMPORTADORESDE HULLA INGLESA :-: :-:

El Ministerio de Hacienda publica una Orden en la «Gaceta» del día 5 del actual, confirmando las relaciones de importadores de hulla inglesa de los grupos A, B y C, con derechos a la reducción arancelaria en el trece año de vigencia del Tratado con Inglaterra.

EL TONELAJE AMARRADO EN NORUEGA

Ha habido un considerable aumento en el tonelaje noruego amarrado, durante el mes de febrero. Según los datos de la Asociación de armadores noruegos, había amarrados, en primero de marzo, 81 buques de aquella nacionalidad, por 252.508 tons., peso muerto; las cifras correspondientes un mes antes, fueron 60 buques y 207.593 toneladas.

Entre los buques amarrados en marzo se incluían dos tanques, por 14.695 tons., mientras en febrero eran cinco, por 48.295 toneladas. El tonelaje amarrado en marzo representaba un 4,7 por 100 de la flota noruega de tráfico de altura, comparado con el 3,9 por 100 en primeros de febrero.

En las estadísticas no aparecen incluidos los buques balleneros y los que están sometidos a reparación.

EL PRIMER VIAJE DEL «QUEEN MARY»

El «Queen Mary» está a punto de hacerse a la mar. Cuestión de unas semanas, y el coloso inglés disputará la cinta azul del Atlántico a su gemelo en dimensiones, el «Normandie» francés. Nada más que en lo deportivo será un competidor, porque ya se sabe que las compañías propietarias han llegado a un acuerdo para alternar los viajes y evitar las competencia destructiva de los dos paquebotes de

tantas y tan igualadas posibilidades para disputarse el pasaje.

Pero antes de su primer viaje mercantil, el «Queen Mary» emprenderá otro a la isla portuguesa de Madera; y no precisamente para los millonarios que luego han de constituir principalmente su pasaje, sino para todos los colaboradores de la gigantesca empresa de su construcción. Desde los autores del plano, arquitectos e ingenieros navales, pasando por los empleados y funcionarios administrativos hasta los obreros que desempeñaron las faenas materiales más humildes de la construcción, integrarán el pasaje de este viaje inicial. Es una original propina que la Casa armadora reserva a todos los que han puesto mano, de una manera u otra, en la construcción del coloso, de todos los que con su talento o con sus manos, dieron vida al «Queen Mary».

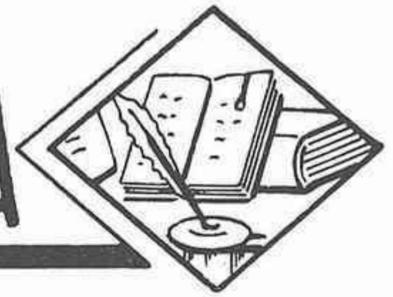
DECLINA EL MOVIMIENTO EN
LOS PUERTOS DEL HUMBER

El boquete del Humber es una de las salidas más activas de Inglaterra. Hull, situado en la desembocadura, es, como se sabe, uno de los primeros puertos pesqueros de Inglaterra y estos últimos años figuraba en el tercer lugar de movimiento de los puertos ingleses, después de Londres y Liverpool. Pero en lo que va de año las cifras de sus actividades declinan de una manera alarmante. Las exportaciones bajaron en enero, más de cien mil toneladas, comparadas con el mismo mes de 1934.

Esto se atribuye principalmente a la escasez de carbones para la exportación. Este puerto servía sobre todo a aquellos mercados de consumo que ahora se abastecen de Alemania y de Polonia. Por eso sufre tan directa e intensamente los efectos del asedio de esos competidores.



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



DEJANDO EN SUSPENSO LA ORDEN DE 19 DE FEBRERO (GACETA DE 26 DE DICHO MES) EN LAS CONDICIONES PRIMERA Y SEXTA :: ::

Ilmo. Sr.: Deseando este Ministerio estudiar con detenimiento las diferentes peticiones recibidas con motivo de la publicación de la convocatoria de exámenes para Radiotelefonistas (Orden ministerial de 19 de Febrero actual, «Gaceta» del 26 del mismo mes), ha tenido a bien dejar en suspenso la citada Orden ministerial en lo referente a las condiciones 1.^a a 6.^a, ambas inclusive, de la citada disposición.

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

Madrid, 29 de Febrero de 1936.

AUTORIZANDO AL MINISTRO DE MARINA PARA ADQUIRIR CARBÓN NACIONAL :-:

A propuesta del Ministro de Marina y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en autorizar al primero para que, como caso comprendido en el punto segundo del artículo 55 de la ley de Contabilidad y Administración de la Hacienda pública, adquiera, por gestión directa, de la Federación de Sindicatos

Carboneros 4.000 toneladas de carbón nacional, clase A, con destino a las Bases navales y buques de flota. — Madrid, 4 de Marzo de 1936.

NOMBRANDO DELEGADO DEL ESTADO EN LA COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA Y OTRO EN LA COMPAÑÍA TRANSMEDITERRÁNEA :: ::

De acuerdo con el Consejo de Ministros y a propuesta del de Comunicaciones y Marina mercante.—Vengo en nombrar Delegado del Estado en la Compañía Trasatlántica a don Antonio Guallar Poza.

* * *

De acuerdo con el Consejo de Ministros y a propuesta del de Comunicaciones y Marina mercante,

Vengo en nombrar Delegado del Estado en la Compañía Transmediterránea a don Ramón González Sicilia.

Madrid, 4 de marzo de 1936.

CONVENIO RELATIVO A LA COLOCACIÓN DE LOS MARINOS, ADOPTADO POR LA CONFERENCIA INTERNACIONAL DEL TRABAJO ::

Este Convenio ha sido ratificado y puesto en vigor por los siguientes Estados: (1)



PINTURAS SUBMARINAS

Muñuzuri, Lefranc, Ripolin. S.A.

APARTADO 49 BILBAO

España, 23 de febrero de 1931.
 Alemania, 6 de junio de 1925.
 República Argentina, 30 noviembre de 1933.
 Australia, 3 agosto 1925.
 Bélgica (2), 4 febrero 1925.
 Bulgaria, 16 marzo 1923.
 Colombia, 20 junio 1933.
 Cuba, 6 agosto 1928.
 Estonia, 3 marzo 1923.
 Finlandia, 7 octubre 1922.
 Francia, 25 enero 1928.
 Grecia, 16 diciembre 1925.
 Italia, 8 setiembre 1924.
 Japón, 23 noviembre 1922.
 Letonia, 3 junio 1926.
 Luxemburgo, 16 abril 1928.
 Nicaragua, 12 abril 1934.
 Noruega, 23 noviembre 1921.
 Polonia, 21 junio 1924.
 Rumania, 10 noviembre 1930.
 Suecia, 27 setiembre 1921.
 Uruguay, 6 junio 1933.
 Yugoslavia, 30 setiembre 1929.

Bélgica (5), 4 febrero 1925.
 Gran Bretaña, 14 julio 1921.
 Bulgaria, 16 marzo 1933.
 Canadá, 31 marzo 1926.
 Colombia, 20 junio 1933.
 Cuba, 6 agosto 1928.
 Dinamarca, 12 mayo 1924.
 República Dominicana, 4 febrero 1933.
 Estonia, 3 marzo 1923.
 Finlandia, 10 octubre 1925.
 Grecia 16 diciembre 1925.
 Hungría 1 marzo 1928.
 Estado Libre de Irlanda, 4 setiembre 1925.
 Italia, 14 julio 1932.
 Japón, 7 junio 1924.
 Letonia, 3 junio 1926.
 Luxemburgo, 16 abril 1928.
 Nicaragua, 12 abril 1934.—Noruega, 7 octubre 1927.—Países Bajos 26 marzo 1925.—Polonia. 21 junio 1924.—Rumania, 8 mayo 1922.—Suecia, 27 setiembre 1921.—Uruguay, 6 junio 1933.—Yugoslavia, 1 abril 1927.

FIJANDO LA EDAD MÍNIMA DE ADMISION
DE LOS NIÑOS EN EL TRABAJO MARÍTIMO

Este Convenio ha sido ratificado y puesto en vigor por los siguientes Estados: (3)

España, 20 junio 1924.
 Alemania, 11 junio 1929.
 República Argentina 30 noviembre 1933.
 Australia (4), 28 junio 1935.

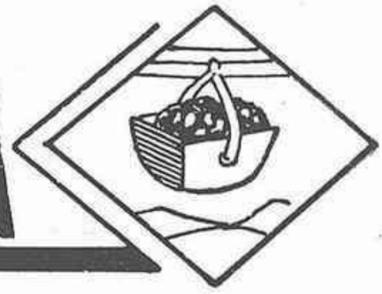
- (1) Las fechas que figuran a continuación de los nombres de los diversos Estados, son las del registro en la Secretaría de la Sociedad de las Naciones, de los respectivos Instrumentos de ratificación.
 (2) Bajo reservas de ulteriores decisiones en lo que se refiere a la aplicación del Convenio al Congo belga y a los territorios puestos bajo el mandato de Bélgica.
 (3) Las fechas que figuran a continuación de los nombres de los diversos Estados, son las del registro en la Secretaría de la Sociedad de las Naciones de los respectivos Instrumentos de Ratificación.
 (4) Esta ratificación no se aplica a los territorios de Papua e isla de Norfolk, ni a los territorios bajo mandato de Nueva Guinea y Nauru.
 (5) Bajo reserva de ulteriores decisiones en lo que respecta a la aplicación del Convenio al Congo belga y a los territorios puestos bajo el mandato de Bélgica.

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

<p>TUBOS DE HIERRO Y ACERO</p> <p>ACCESORIOS MALEABLES, MARCA B. S. I. G. ROBINETERÍA PARA VAPOR, AGUA Y GAS - HERRAMIENTAS PARA TUBOS - MANÓMETROS - TERMÓMETROS - PIRÓMETROS, ETCÉTERA</p> <p>COMPañIA GENERAL DE TUBOS (S. A.) CASA CENTRAL: BILBAO, Alameda de Urquijo, 37 - SUCURSALES: MADRID BARCELONA - SEVILLA. - Talleres y Almacenes principales: BARACALDO (Vizcaya) SUCURSAL DE GIJÓN: PLAZUELA DE LA ESTACIÓN DEL NORTE, NÚMERO 3</p>	<p>SOLDADOS Y SIN SOLDADURA DE TODAS CLASES Y PARA CUALQUIERA APLICACIÓN TUBERIAS Y SERPENTINES, SEGUN PLANOS</p>
---	--



LEGISLACIÓN MINERA



PROVISIÓN POR CONCURSO ENTRE
INGENIEROS DE MINAS DEL SERVI-
CIO OFICIAL, DE LA VACANTE DE
SUBDELEGADO DEL MISMO EN CIU-
DAD REAL Y CÓRDOBA — —

De conformidad con lo establecido en el artículo 40 del vigente Reglamento para el régimen interior de este Comité, se abre un concurso entre los Ingenieros de Minas del Servicio oficial para proveer la vacante de Subdelegado del mismo en Ciudad Real-Córdoba, dotada con la gratificación fija anual de 3.500 pesetas, con sujeción a las siguientes bases:

1.^a Los concursantes deberán tener su residencia oficial dentro de la demarcación de esta Subdelegación, que comprende las provincias de Ciudad Real y Córdoba, y acreditar que se hallan en ejercicio oficial en el cargo de Ingeniero del Cuerpo Nacional de Minas.

2.^a Se considerarán como méritos preferentes pertenecer o haber pertenecido anteriormente a la Sección de combustibles, así como también haber desempeñado el cargo de Delegado.

3.^a Las solicitudes debidamente documentadas, deberán presentarse en la Subsecretaría de Industria y Comercio dentro del plazo de quince días, a contar desde el siguiente a la publicación de este anuncio en la «Gaceta de Madrid». — Madrid, 29 de febrero de 1936.

RESTABLECIENDO LA AGRUPACIÓN DE JURA-
DOS MIXTOS EN PEÑARROYA-PUEBLONUEVO

Ilmo. Sr.: Con el fin de volver a acomodar la jurisdicción de los Jurados mixtos que, respondiendo a necesidades del emplazamiento de las correspondientes industrias y a la residencia de los trabajadores, hubieron de implantarse en Peñarroya-Pueblonuevo y para evitar que, como sucede con la organización actual, tales Jurados mixtos hayan perdido su realidad, entre otras causas, por figurar situados a más de 80 kilómetros de la zona de las actividades profesionales,

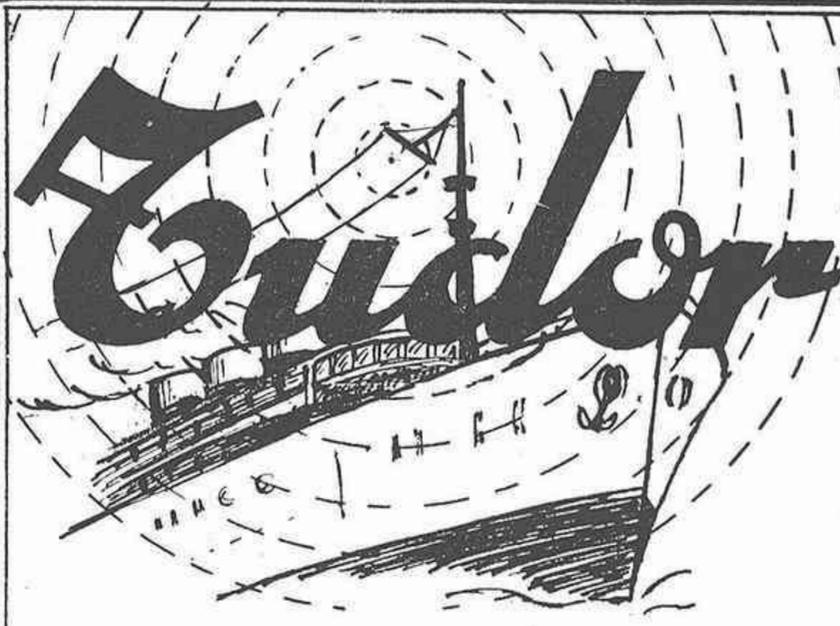
Este Ministerio ha dispuesto:

1.^o Que se restablezca la Agrupación de Jurados mixtos de Peñarroya-Pueblonuevo en las mismas condiciones y con iguales organismos paritarios que se hallaba constituida con anterioridad

a la refundición llevada a cabo conforme a la Orden de 9 de Setiembre de 1935.

2.^o Que continúen en el ejercicio de su mandato las propias representaciones patronal y obrera designadas para los Jurados de que se trata; y

3.^o Que queden desglosados de la Agrupación segunda de Jurados mixtos de Córdoba los de Minas, Canteras y Establecimientos mineros, Fabricación de papel y tejidos, Industrias explotadas por la Empresa minerometalúrgica de Peñarroya y el de Despachos y Ofinas en cuanto concierne a la jurisdicción atribuida al de igual nombre que formaba parte de la Agrupación que se restablece.



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

SOLICITUD DE REGISTRO

D. Francisco Alba y Alvarez, vecino de Lieres, ha presentado solicitud de registro de cuarenta hectáreas de la mina de hulla que se conocerá con el nombre de «Glorina», sita en el paraje llamado Gatera, parroquia de Tiraña, concejo de Laviana.

Fué admitido este registro con el número 23.886. — (B. O. 28 febrero 1936).

DEMARCACIÓN DE MINAS

Relación de las operaciones de reconocimiento y demarcación, en su caso, que se han de llevar a cabo por el personal facultativo de este Distrito Minero, en los días, minas y términos que a continuación se expresan:

Habiéndose practicado, sin protesta ni reclamación alguna, la demarcación de la mina de hulla llamada «Mauricio», número 23.762, sita en el concejo de Siero, se dispone, según previene el artículo 53 del Reglamento de Minas vigente, se notifique al interesado don Constantino García Quirós, vecino de Barreda (Torrelavega Santander), para que en el plazo de diez días, a contar del siguiente al de la publicación de este anuncio, presente el papel de pagos al Estado, que corresponda por derechos de superficie y expedición del título de propiedad. — (B. O. 3 marzo 1936).

Del 9 al 16 de marzo: «La Buscada», número 23.793, en Candamo, paraje Las Forcas y otros, de don Manuel Colao y Sama, de Oviedo. (B. O. de 6 de marzo de 1936).

EXPROPIACIONES

Visto el escrito presentado por D. Enrique García González, en el que manifiesta que interpone recurso de alzada contra el decreto de fecha

28 de enero último, declarando la necesidad de la ocupación de 1.874 metros cuadrados en la finca «La Huería», para escombrera de la mina «Trechoso» de la Sociedad Metalúrgica Duro-Felguera, y resultando que, a dicho escrito, no acompaña el solicitante el oportuno recurso que habría de extenderse en el papel sellado correspondiente, y que además, no habiéndolo hecho en forma y transcurrido el término reglamentario para ello, es obligado estimar como no presentado, el recurso de referencia, en tiempo,

A propuesta de la Jefatura de Minas, procede declarar firme el citado decreto, y acordar se notifique a los interesados para que, en el plazo improrrogable de ocho días, comparezcan ante la Alcaldía de Langreo y nombren el perito que a cada uno haya de representar en la tasación de la superficie a expropiar. — (B. O. 3 marzo 1936).

TERRENOS FRANCOS Y REGISTRABLES

Expedientes de minas cuyo terreno queda franco y registrable por ser firmes las providencias dictadas en los mismos, en 7 de noviembre de 1935: 17.725, «Victoria», de hierro, de 20 hectáreas, de Miranda, de don Luciano Bally, de Naney.

19.650, «Tres Amigos», de hulla, de 48 hectáreas, de Aller, de don Francisco González, de Oviedo.

22.920, «Olvidada», de antimonio, de 13 hectáreas, de C. del Narcea, de don Dionisio González, de León.

23.558, «Josefina», de hulla, de 56 hectáreas, de Sobrescobio, de don Maximiliano Gersán, de Rioseco.

25.368, «Cazador», de hulla, de 31 hectáreas, de Caso, de don Floirán García, de Ciaño. — Boletín Oficial de 12 de marzo de 1936.

Baquera, Kusche & Martín, S. A. (Casa fundada en 1847)

Consignatarios de Buques - Agentes de Aduanas y Transitarios

Casa central en Málaga - Sucursales en:

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

Dirección { telegráfica } BAKUMAR
 { telefónica }

S. A. Depósito de Carbones de Tenerife

— G I J Ó N —

CARBONES

Consignatarios :-: Fletamentos

Agencia de las Compañías Hamburguesas

(Servicio directo a CUBA y MEXICO)

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

HISPANO RADIO MARITIMA

Alcalá, 16 - MADRID

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

Aparatos automáticos de alarma de los mismos sistemas

SONDAS ULTRASONORAS LANGEVIN FLORISSON

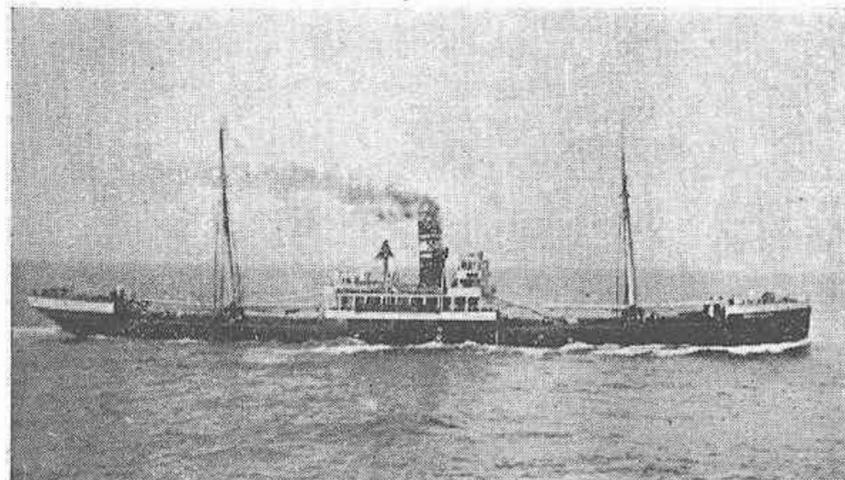
Esta Compañía tiene a su cargo las estaciones de la casi totalidad de los buques españoles de pasaje, carga y pesca, y posee la exclusiva en España para la explotación de dichos aparatos

Pídanse detalles y presupuestos a

HISPANO RADIO MARÍTIMA, MADRID - Alcalá, 16

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

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



JOAQUIN VELASCO

LANGREO, 2

— G I J Ó N —

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

VAPORES:



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

Viuda de Manuel G. Morán

EFFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

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

Aceites para la Marina MOBIL OILS

Empaquetaduras y juntas BELDAM

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

San Juan de Nieva (Avilés)

Telegramas } MORÁN-AVILÉS
Telefonemas }

VICENTE LLORET BUFORN

SUCESOR DE

VICENTE LLORET MARTINEZ

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

Villajoyosa (Alicante)

CALADEROS DE PESCA

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.

SENABRE

CORDELERÍA Y REDES
VAPORES PESQUEROS

VILLAJOYOSA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

CADIZ: Plocía, 13.

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

VILLAJOYOSA (Casa Central).

TELÉFONOS:

N.º 2734

N.º 2724

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

JOSE MARIA CANDINA

EN SUCESIÓN

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

Dirección telegráfica: CANDINA

TELÉFONO N.º 11.721
APARTADO N.º 520

Campa de Albia, 1 BILBAO

COMPañIA EUSKALDUNA

DE CONSTRUCCION Y REPARACION DE BUQUES

BILBAO

ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE CONSTRUCCIONES NAVALES

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

Grandes diques secos para toda clase de reparaciones, reconocimientos, limpieza y pintura de fondos.

Fundiciones de hierro, bronce, acero moldeado y aceros especiales.

Grandes talleres de construcción de trenes voladores, autovías, locomotoras y demás material de ferrocarriles, puentes metálicos, grúas de todas clases, maquinaria para obras públicas, fábricas y edificaciones

Dirección postal, Apartado 13 - Bilbao

Dirección telegráfica, Euskalduna - Bilbao

DOMINGO MUMBRÚ

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS

BARCELONA

Telegramas } DOBRÚ
Telefonemas }

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

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

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. | Aida..... 350 Tons
Lolina... 400 » | Margarita. 270 »
 | Africana.. 150 »

ELECTRO-SOLDADORA ASTURIANA

Director: D. PEDRO SABANDO

SOLDADURA ELÉCTRICA

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

Tren flotante :: Lancha «Electra»

Tren terrestre transportable

Oficinas: Covadonga, 24, bajo TELÉFONO 1743

Dirección telegráfica: JAENICKE

G I J Ó N

S. A. ESPAÑOLA DE LUBRIFICANTES

ACEITES, GRASAS Y EFECTOS NAVALES IMPORTACIÓN DIRECTA

DEPÓSITO PARA ASTURIAS

Vda. de DIEGO MURILLO

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

NICANOR NOVAL HEVIA

G I J Ó N

MADERAS PARA MINAS
SIERRAS MECÁNICAS
— Y CARBONES —

Armador del vapor C. HEVIA
220 tons.

SANZ CRESPO, 25 Y 27
Teléfono 11-37

TALLERES DE G. RIERA

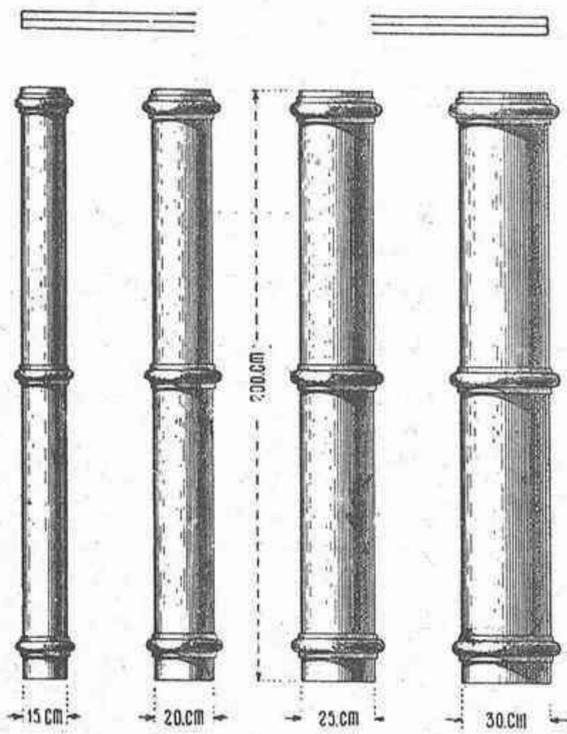
— G I J Ó N —

(Próximos al puerto del Musel)

Teléfono 34-44

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

□□ Tubos de ventilación de Minas □□



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

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

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

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

Se facilitan codos con arreglo a croquis.

Pídanse precios a

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

GASCUE Y CRUZ

San Sebastián y Pasajes

Consignatarios

Carbones

Fletamentos

AGENTES COMERCIALES

DE LA

Sdad. Metalúrgica Duro-Felguera

Dirección Telegráfica y Telefónica:

GASCUECRUZ

Teléfono. . . 10.435.— San Sebastián

» . . . 5.149.— Pasajes

Jesús García Castillo

Armador y Consig-
natario de buques



Fletamentos



Agente de la Compañía
Naviera

SOTA y AZNAR

Telegráficas: JESUSGARCIA

Teléfono 2484

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

ANTONIO SUARDIAZ VALDÉS

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

Servicio de cabotaje entre puertos del Cantábrico

FLOTA

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

Viuda de Antonio López de Haro

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

Agente de:

Cía. Naviera SOTA y AZNAR, de Bilbao.

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

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

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

(Servicio regular entre los puertos del Golfo y España)

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

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

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

GIJÓN

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-1.º

Apartado 71 - Teléfono 18-00

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

Fábrica en

LUCHANA-ERANDIO

(Bilbao)

MARCA

REGISTRADA

HOLZAPFEL

Unicos agentes y fabricantes

en España de las afamadas

Pinturas "HOLZAPFEL"

LAS MEJORES DEL MUNDO Y LAS DE MAYOR CONSUMO MUNDIAL

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

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

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

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

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

«FUNNEL PAINT». — Pintura ignífuga para chimeneas.

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

«DANBOLINA», «LAGOLINE», Esmalte «SUNLIGTH»,

«UNION JACK», «ESMALTES PARA JUGUETES»,

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

(pintura para camas), «FURNITURE VARNISH»,

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

decorativas «LAGOMAT», Pintura al agua «ODI-CO»

(preciosos colores permanentes), Esmaltes y

Barnices «INTERLAC» a la nitrocelulosa y demás

productos nitrocelulósicos, «INTERPAST» A. y B.

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

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

SON, POR LO TANTO, LAS MÁS BARATAS.

Oficinas:

Ibáñez de Bilbao, 8

BILBAO

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

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