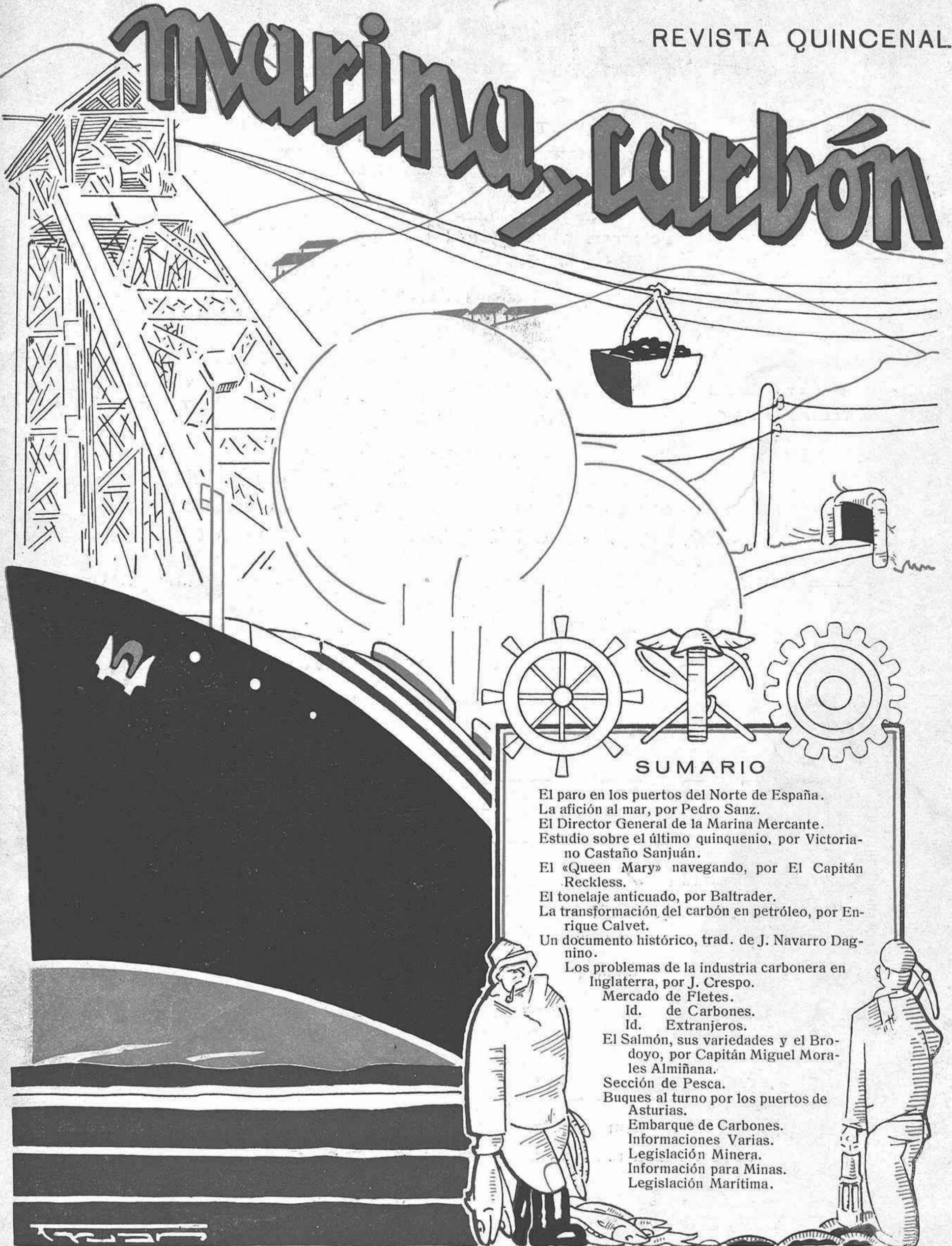


Minería y Carbón



SUMARIO

- El paro en los puertos del Norte de España. La afición al mar, por Pedro Sanz.
- El Director General de la Marina Mercante. Estudio sobre el último quinquenio, por Victoria-no Castaño Sanjuán.
- El «Queen Mary» navegando, por El Capitán Reckless.
- El tonelaje anticuado, por Baltrader.
- La transformación del carbón en petróleo, por Enrique Calvet.
- Un documento histórico, trad. de J. Navarro Dag-nino.
- Los problemas de la industria carbonera en Inglaterra, por J. Crespo.
- Mercado de Fletes.
 - Id. de Carbones.
 - Id. Extranjeros.
- El Salmón, sus variedades y el Bro-doyo, por Capitán Miguel Mora-les Almiñana.
- Sección de Pesca.
- Buques al turno por los puertos de Asturias.
 - Embarque de Carbones.
 - Informaciones Varias.
 - Legislación Minera.
 - Información para Minas.
 - Legislación Marítima.

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 teigráfica: “JULIAREDES”



“EL ÁNCORA”

EFFECTOS NAVALES

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

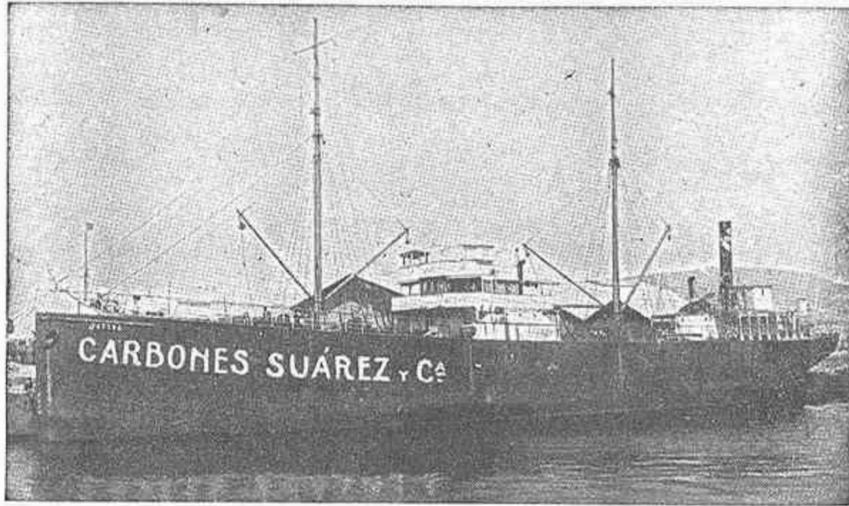
ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

GIJÓN

TELÉFONO 31-38

MUELLE, 30

Direc. Telg.: ÁNCORA



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

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

CASA CENTRAL: VIGO - Teléfono 1466

SUCURSALES en MARIN, VILLAGARCIA y SANTIAGO

Tele ^{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 { RUIZDEVELASCO { OVIEDO
 GIJÓN 1905 TELEFONEMAS { GIJÓN APARTADOS { OVIEDO 123 CODES { A. B. C. 5.^a EDICIÓN
 SCOTT'S 10.^a EDICIÓN

CORDELERIAS REUNIDAS, S.A.

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

MADRID

Dirección telegráfica:

CORESA

Nuestras especialidades para la pesca:

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



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



FABRICAS:

Andrés Garriga, Barcelona.

Jaime Ribó, Badalona.

Cordelería Domenech Hermanos, S. A., Badalona.

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

Hiladora Illicitana, S. A., Elche.

Hijos de Arrarte, S. L., Santander.

BONITZ HERMANOS

FABRICA DE COLORES, PINTURAS,
= BARNICES Y SECANTES =

Apartado 105 MALAGA Teléfono 2828

BANCO MINERO INDUSTRIAL DE ASTURIAS

GIJON

CAPITAL: 10.000.000 DE PESETAS

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

Compra-venta de monedas y billetes extranjeros

CAJA DE AHORROS

Intereses que abona: 3 por 100 anual

Dirección Telegráfica: BANMINAS

ABAITUA Y COMPAÑIA

Representantes de la Sociedad Metalúrgica DURO - FELGUERA

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

SEGUROS MARÍTIMOS

Telegramas "Abaituaco" - Teléfono 15.755

BILBAO - Plaza Elíptica, n.º 1

HIJOS DE CASIMIRO VELASCO

Telegramas y Telefonemas: CASIMIRO

Apartado núm. 67

GIJÓN

Teléfono 24-18

AGENTES DE LAS LÍNEAS DE NAVEGACION:

NORDDEUTSCHER LLOYD. - LLOYD ROYAL BELGE.

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

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

CORRESPONSALES DE LA AMERICAN EXPRESS C.º

AGENCIA DE ADUANAS

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

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

Teléfono 18315 :-: Telegramas: "CASMIR"

Lubrificantes

OLGOMTRA

ALMACENES: Plaza Progreso, 2

Teléfono 40-88

OVIEDO

MUTUA DE SEGUROS DE LA FEDERACION ESPAÑOLA DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA

Marqués de Cubas, 25. - MADRID

APROBADA POR REAL ORDEN DE 18 DE NOVIEMBRE DE 1928

SEGURO DE BUQUES

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

Seguro de accidentes del trabajo y de mar

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

CIFRAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1934

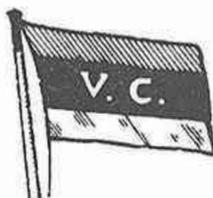
DELEGACIONES EN TODOS LOS PUERTOS

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

VAPORES COSTEROS (S.A.)

BILBAO

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



VAPORES

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

FLETES ECONÓMICOS

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

GABINO FELGUEROSO

CARBONES

DELEGACIONES Y DEPOSITOS:

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

Telegramas y Telefonemas GABIROSO

Teléfono 31-23

Apartado 79

Calle 27 de Diciembre, 2, 2.º

GIJÓN



LA HUELGA DE ESTIBADORES

EL PARO EN LOS PUERTOS DEL N. DE ESPAÑA

Cuando va entrar en máquina este número, nos enteramos de que ha quedado resuelta la huelga de estibadores del puerto de Gijón-Musel que tuvo veintidós días de duración, o sea desde el 10 de marzo hasta ayer 31, en que fué firmada por patronos y obreros un acta comprometiéndose a acatar la resolución arbitral que dicte el delegado especial del Ministerio de Trabajo, Sr. Echevarría, llegado para intervenir en el asunto.

Al conflicto no se le veía solución, pues transcurrían los días y fracasaban las diversas intervenciones que en él hubo, primero del delegado provincial de Trabajo y luego del funcionario del Ministerio de este ramo, Sr. Meliá. El Gobierno hubo de imponer el acatamiento del laudo por ambas partes para evitar que continuasen agrandándose los perjuicios que la huelga producía, porque además del quebranto que ocasionaba a Gijón, el lunes último se había declarado el paro en todos los puertos del Norte de España, solidarizándose así aquellos obreros con los de aquí.

En Asturias han sido enormes los daños que este conflicto produjo, pues aparte de la paralización del tráfico marítimo, la industria hullera, ya tan debilitada por la crisis que arrastra, sufría serios quebrantos al no poder

servir los pocos pedidos que tiene. Además, en Gijón, estábamos abocados a una huelga general o a la casi paralización de las industrias por falta de materias primas, de haber persistido por algún tiempo más el conflicto de referencia.

Los patronos, en este asunto, se han mostrado transigentes en todo momento con las diversas fórmulas presentadas para el arreglo y que los obreros, sin embargo, rechazaron por mantenerse en su idea de que se prescindiese del personal que compone la plantilla fija en los muelles. Desconocemos en el momento de trazar estas líneas, los términos del laudo que el delegado de Trabajo dicta como solución del conflicto, pero sí sabemos que a los patronos se les impone el sacrificio de aceptarlo previamente. Por la razón dicha y por ser una imposición del Gobierno, no vamos a comentar la solución, aunque lamentemos que no puedan tenerse en cuenta por igual los derechos de todas las partes que intervinieron en esta cuestión.

De todos modos, la solución, sea como sea, termina con una situación que no podía continuar y por ese lado debemos congratularnos, por el bien que esto supone para toda la economía asturiana y la tranquilidad en los demás puertos del Norte de España.

LA AFICIÓN AL MAR

— 10 —

Muchos españoles usamos con frecuencia un tópico para expresar la poca afición que aquí se siente por las cosas del mar, a pesar de ser un país de extensa costa bañada por tres mares. Y este tópico: «España vive de espaldas al mar», si no es completamente una realidad, poco falta para serlo hoy día.

España debe al mar alguna de las mayores glorias de su historia, y también el poderío que disfrutó en algún tiempo, así como los esplendorosos años de 1540 a 1588, en que nuestra Marina mercante era la más famosa de Europa. Entonces es Sevilla el principal puerto de España y la capital de todos los comerciantes del mundo a donde afluyen el oro y primeras materias de América. Así lo confirma el inmortal Cervantes en su soneto «¡Oh, gran Sevilla, Roma triunfante!»

Mas hoy los tiempos son muy otros para nuestro tráfico marítimo, como también lo es la afición al mar de los españoles, a pesar de la riqueza que ella encierra y de que «la Marina, en una nación que posee costas como las de España, tiene en sí no sólo un nervio principal de vida económica, sino un resorte esencialísimo de su existencia política, de su personalidad en el mundo. Al dejar que perezca la Marina mercante parece parte de la riqueza nacional».

Más interés por el mar es lo que España necesita, más interés y más afición de las gentes inculcándoles ésta si es preciso. Y ello nos sugiere la conveniencia de seguir aquí el ejemplo adoptado por cuatro escuelas de niños de Londres, cuyos profesores consiguieron de una importante compañía de navegación que los capitanes y oficiales de otros tantos buques de carga de la misma, sostengan constante correspondencia que les ponga al corriente de todas las incidencias ocurridas du-

rante los viajes que realizan por todos los mares del mundo, así como de los diversos cargamentos que transportan, medios que se emplean en los distintos puertos en relación con el tráfico de mercancías y las costumbres y descripciones de los lugares visitados.

Este procedimiento pedagógico está dando excelentes resultados, ya que los niños siguen con sorprendente interés las andanzas de «sus buques», y los profesores consiguen, con el mínimo esfuerzo, que los muchachos queden bien impuestos de geografía comercial, puesto que los conocimientos adquiridos en sus relaciones con los marinos les sirve de estímulo para ensanchar el círculo de sus estudios. Por otra parte, esto contribuye sobremedida para que la mayoría de los alumnos sientan una gran simpatía e inclinación hacia el mar, por lo que es de suponer que al ser mayores, quienes opten por abrazar la profesión de marino y aún los que en tierra se dediquen a actividades relacionadas con el mar, merced a los sólidos fundamentos de su educación en este aspecto, llegarán a adquirir un perfecto dominio de su profesión, que les situará en condiciones de luchar ventajosamente sobre los demás.

El Ayuntamiento de Londres, ante lo práctico de esta enseñanza, ha dispuesto que se amplíe a cien el número de escuelas que hayan de seguir tal ejemplo, a cuyo acuerdo han correspondido buen número de armadores ingleses ofreciendo su decidido apoyo.

¿Por qué en España no se hace otro tanto? Si se hiciera así, pronto veríamos mayor afición de los ciudadanos por las actividades marítimas, y desaparecería el viejo tópico que tanto pesa en muchos de los aspectos de nuestro país.

PEDRO SANZ

EL DIRECTOR GENERAL DE MARINA MERCANTE

DON ANGEL RIZO BAYONA

Tenemos el honor de presentar hoy a nuestros lectores al nuevo Director General de Marina Mercante D. Ángel Rizo Bayona, persona de relevantes méritos, acreditativos de su larga experiencia en las cuestiones navales.

El nuevo Director General es un antiguo jefe de la Armada, y actualmente Jefe de segunda clase del Cuerpo de Servicios Marítimos, competentísimo en su carrera, por sus estudios y aficiones innatas a las cuestiones relacionadas con el mar, teniendo en este nuevo cargo ancho campo para desarrollar sus iniciativas en la materia.

El Sr. Rizo fué diputado en las Cortes Constituyentes, en las que hubo de intervenir, siempre que se presentó ocasión en los debates que se suscitaron alrededor de las cuestiones marítimas, siendo es-

cuchada con el natural respeto su autorizada opinión.

Por eso nos congratula que una persona de la competencia del señor Rizo Bayona pase a ocupar un puesto en el que tanto puede hacerse por los intereses nacionales en una de sus más importantes actividades, como es la Marina Mercante, necesitada de que sus problemas sean estudiados con el cariño y el interés convenientes para que alcancen una resolución rápida y feliz.

El nuevo Director general, atendiendo amablemente a nuestro requerimiento, nos ha enviado para su publicación en MARINA Y CARBÓN, una cuartilla en la que resume de

este modo los sentimientos que le guían al ocupar el alto puesto para el que con gran acierto se le ha designado:

«No puedo olvidar que uno de los principios en que he sido educado fué el de amar la profesión que voluntariamente había elegido. Hay quien ha estimado, que en ese aspecto, soy incluso un sensiblero..... ¡qué se le ha de hacer! No dejaré nunca de ocuparme de las cuestiones de mar, por afición, es decir, principalmente, por sentimiento, cantera que todavía en nuestro país, por fortuna, no se ha agotado».



A stylized, cursive handwritten signature of Ángel Rizo Bayona.

ECONOMÍA DEL CARBÓN

ESTUDIO SOBRE EL ÚLTIMO QUINQUENIO

(Continuación).

Como hemos visto anteriormente, las provincias de producción importante de hulla en el quinquenio, han sido:

Asturias, cuya media mensual en el año último subió a 377.601 toneladas, o sean 76.121 toneladas más que en 1934, 61.394 toneladas más que en 1933, solo 3.925 toneladas más que en 1932 y 14.109 toneladas menos que en 1931. Todo ello por cada mes.

León y Palencia—por razones de espacio recogidas en un mismo grupo—cuya producción media mensual de hulla en 1935 ascendió a 85.808 toneladas, lo que supone un aumento de 7.391 toneladas sobre la de 1934,

14.108 toneladas sobre la de 1933, 6.062 toneladas sobre la de 1932 y 2.465 toneladas sobre la de 1931. Es decir, que la producción del año último, 1935, ha sido la más elevada del quinquenio por lo que se refiere a este grupo provincial.

Ciudad Real, Córdoba y Sevilla, que por la misma razón anterior forman un grupo, cuya producción en 1935 solo alcanzó una media mensual de 62.781 toneladas, inferior en 2.000 toneladas a la de 1934, en 1.841 a la de 1933, en 4.169 a la de 1932 y en 4.566 toneladas a la de 1931. Como vemos, el año último, 1935, ha sido el de producción mínima del quinquenio en este grupo.

	1935	1934	1933	1932	1931
Enero.....	404.872	402.902	385.623	367.727	391.625
Febrero.....	357.802	325.205	79.789	362.102	332.900
Marzo.....	379.983	405.086	333.467	392.308	398.812
Abril.....	411.264	371.457	360.077	386.509	417.298
Mayo.....	418.506	382.346	397.503	391.314	422.645
Junio.....	375.007	338.473	370.067	395.859	352.344
Julio.....	371.163	393.954	359.673	365.884	433.132
Agosto.....	402.636	392.080	352.748	364.137	418.719
Septiembre.....	346.532	356.627	56.558	364.671	393.879
Octubre.....	348.600	59.791	383.658	384.914	431.158
Noviembre.....	362.097	16.034	370.206	316.143	358.962
Diciembre.....	352.752	173.715	336.118	392.547	350.130
TOTALES ANUALES.....	4.531.214	3.617.760	3.794.487	4.484.115	4.701.604
PROMEDIOS MENSUALES.....	377.601	301.480	316.207	373.676	391.800

Cuadro n.º 4.— Producción mensual de hulla en Asturias

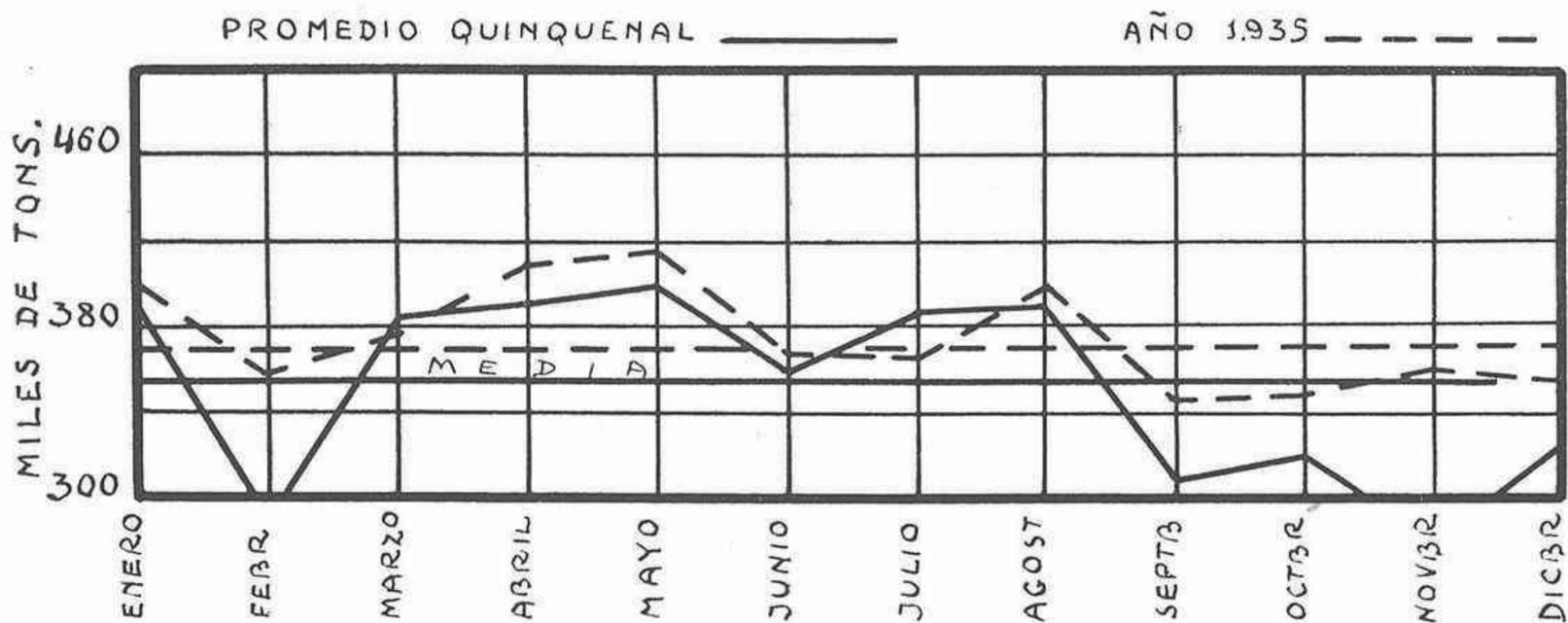


Gráfico núm. 4. — Producción mensual de hulla en Asturias en 1935 y promedio del quinquenio.

Examinado el cuadro núm. 4 y su gráfico complementario, correspondientes a la provincia de Asturias, observamos que la producción de 1935 se ha conseguido sin grandes alteraciones a lo largo del año, acusándose las máximas diferencias, en mayo con un exceso de 40.905 toneladas sobre la cifra-promedio y en septiembre con un defecto de 31.069 toneladas para igual referencia, lo que supone un 11 % para la primera y un 8 % para la segunda ó 19 % de oscilación máxima.

En el año de 1934 hubo tres meses, octubre a diciembre, que con motivo del conflicto político-social de tan agudos caracteres en la región, se paralizaron las faenas bruscamente y se reanudaron escalonada y paulatinamente, impidiéndonos apreciar con exactitud la verdadera duración de la inactividad. Los dos primeros meses citados han sido los de producción mínima tanto en el año como en el quinquenio. El de máxima en 1934 fué mayo con un exceso de 103.606 toneladas sobre el promedio.

El año de 1933 presenta también dos meses, aunque no consecutivos, de producción floja: febrero y septiembre. En el primero, causada por la huelga general que comenzó el lunes día 6 y terminó el también lunes y 6 de marzo siguiente. En el segundo, motivada por otro conflicto de igual carácter que dió comienzo el día 3 y concluyó el 2 de octu-

bre. En febrero la baja fué de 236.418 toneladas y en septiembre de 259.649 toneladas. Ningún mes de este año llegó a la cifra de 400.000 toneladas, pues el de mayo que fué el más elevado solo alcanzó 397.503 toneladas, o sean 81.296 tons. sobre el promedio.

En 1932 no hubo en la cuenca paralizaciones de gran importancia: la mayor fué la huelga general que duró siete días—del lunes 14 al lunes 21—del mes de noviembre, determinada precisamente como protesta contra la constante disminución de la salida de carbones que agobiaba la situación, ya precaria, de empresas y obreros. En ese mes se acusa la mínima producción con 57.533 toneladas menos que el promedio y en junio la máxima con 22.183 toneladas sobre aquél.

El año 1931 fué, del quinquenio, el de mayor producción en Asturias. No se registraron allí paralizaciones de carácter general. A fines del mismo se implantó la disminución legal de la jornada de trabajo en las minas. El mes de mayor producción fué julio con 433.132 toneladas, cifra que no ha vuelto a conseguirse hasta la fecha. Ella supone un exceso sobre el promedio mensual, de 41.332 toneladas. El mes más bajo en producción fué febrero con una disminución de 58.900 tons.

Han tenido producción superior a la media del quinquenio—352.153 toneladas—48 meses. Y producción inferior 12 meses.

	1935	1934	1933	1932	1931
Enero.....	74.623	79.899	74.810	80.209	80.881
Febrero.....	72.470	67.592	62.114	76.324	67.125
Marzo.....	80.850	80.766	84.960	84.587	80.242
Abril.....	88.765	76.716	79.440	69.962	84.273
Mayo.....	97.527	82.771	84.685	79.251	89.233
Junio.....	86.210	94.340	84.338	85.009	90.579
Julio.....	90.187	96.765	80.996	77.794	96.686
Agosto.....	87.103	92.858	66.604	81.590	89.181
Septiembre.....	92.283	84.494	5.695	73.138	83.346
Octubre.....	87.578	27.937	80.064	90.289	90.772
Noviembre.....	89.426	74.910	88.737	80.247	75.981
Diciembre.....	82.676	81.961	67.952	78.547	71.813
TOTALES ANUALES.....	1.029.698	941.009	860.395	956.947	1.000.112
PROMEDIOS MENSUALES.....	85.808	78.417	71.700	79.746	83.343

Cuadro n.º 5.—Producción mensual de hulla en León y Palencia

Del cuadro n.º 5 y su gráfico, que se refieren a las provincias de León y Palencia notamos:

En 1935 hay un mes, mayo, que con sus 97.527 toneladas de producción supera a todos los 59 restantes del quinquenio. En 1934, el mes de octubre sufre las consecuencias del movimiento político-social ya mencionado. En 1933, el mes de septiembre marca la mínima producción del quinquenio — 5.695 toneladas — a causa de la huelga general que, como en Asturias, se produjo en los pri-

meros días del mes y concluyó en el siguiente.

En 1932 no hubo paralizaciones de tipo general, aunque sí algunas huelgas parciales con más de dos meses de duración. Y en 1931, cuyo mes de febrero señala una de las producciones inferiores, no solo del año sino del quinquenio, si hacemos excepción de las graves anomalías indicadas.

Han tenido producción superior a la media del quinquenio — 79.803 toneladas — 39 meses. Y producción inferior 21 meses.

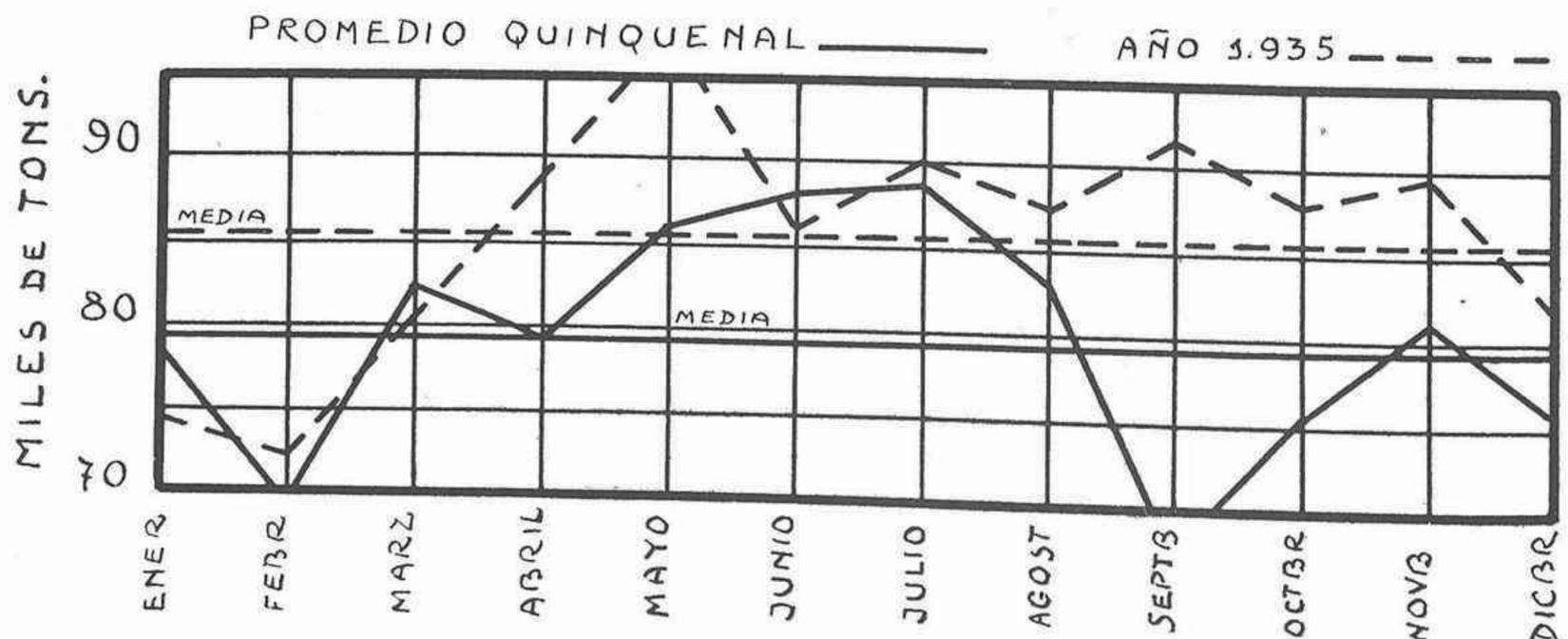


Gráfico núm. 5.—Producción mensual de hulla en León y Palencia en 1935 y promedio del quinquenio.

En el cuadro núm. 6 relativo a las producciones agrupadas de Ciudad Real, Córdoba y Sevilla—gráfico núm. 6—se aprecia:

Que el año de 1935, por ser como ya indicamos el de menor producción del quinquen-

año no afectó gravemente por haberse limitado la paralización a pocos días, en cambio el 9 de abril se declaró una huelga general en la cuenca de Puertollano que duró hasta los primeros días de mayo siguiente.

	1935	1934	1933	1932	1931
Enero	72.576	74.596	68.579	72.966	77.149
Febrero	64.757	63.503	62.310	60.864	53.138
Marzo	56.484	73.677	70.180	68.439	70.590
Abril	62.293	43.310	70.214	61.351	66.542
Mayo	59.381	65.433	65.100	65.319	61.285
Junio	55.072	69.984	71.153	69.418	68.443
Julio	57.666	66.800	70.113	66.621	62.057
Agosto	62.707	68.111	62.047	64.728	71.755
Septiembre	59.175	62.213	19.218	61.430	67.536
Octubre	69.324	58.243	70.732	71.370	71.519
Noviembre	68.749	65.871	73.854	71.281	69.137
Diciembre	64.188	65.629	71.959	69.616	69.018
TOTALES ANUALES.....	753.372	777.370	775.459	803.403	808.169
PROMEDIOS MENSUALES.....	62.781	64.781	64.622	66.950	67.347

Cuadro n.º 6.—Producción mensual de hulla en Ciudad Real, Córdoba y Sevilla.

nio, tiene cifras tan bajas como las de los meses de marzo, junio y julio no compensadas con las 72.576 toneladas de enero. En 1934, si bien el repetido conflicto social de fin de

En el año de 1933 la huelga general que ya citamos del mes de septiembre se produjo también en las explotaciones de Ciudad Real y Córdoba, pero no en las de Sevilla, por lo

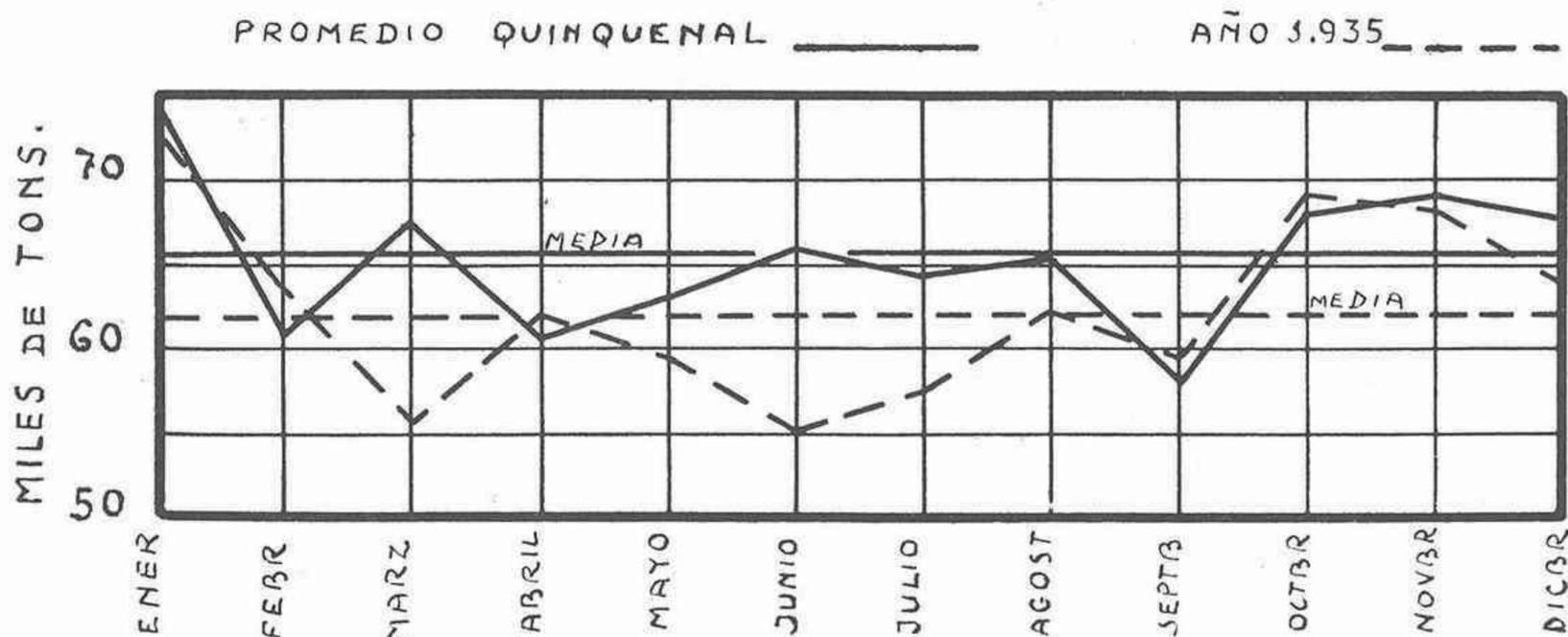


Gráfico núm. 6.—Producción mensual de hulla en Ciudad Real, Córdoba y Sevilla en 1935 y promedio del quinquenio.

que la producción de este mes no solo ha sido la menor del año sino también la menor del quinquenio. En 1932, nada de carácter general merece señalarse. Y en 1931, aparte de una huelga general en Puertollano, que duró ocho días del mes de febrero, se observa una buena producción en todo el año que alcanza con sus 77.149 toneladas la máxima del año y del quinquenio en el mes de enero.

Han tenido producción superior a la media del quinquenio—65.296 toneladas—37 meses. Y producción inferior 23 meses.

VICTORIANO CASTAÑO SANJUÁN

(Continuará)

NOTA.—En la publicación del Cuadro núm. 3 se han deslizado dos errores: el promedio mensual de 1935 es de 526.227 tons. y la producción de mayo de 1931 ha sido de 574.129 tons.

SOCIEDAD METALURGICA DURO-FELGUERA



Compañía Anónima.- Capital social: 78.000.000 de pesetas

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

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

Sulfato amónico con 20 a 21 por 100 de nitrógeno.

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

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

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

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

FLOTA

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

Dirección Postal: MADRID
Alcalá, 55-Apartado 529.

Telegramas - Telefonemas:

Duro

GIJÓN
Apartado 51.

Duro

LA FELGUERA
(Asturias).

Duro-Sama

UN NUEVO COLOSO DEL MAR

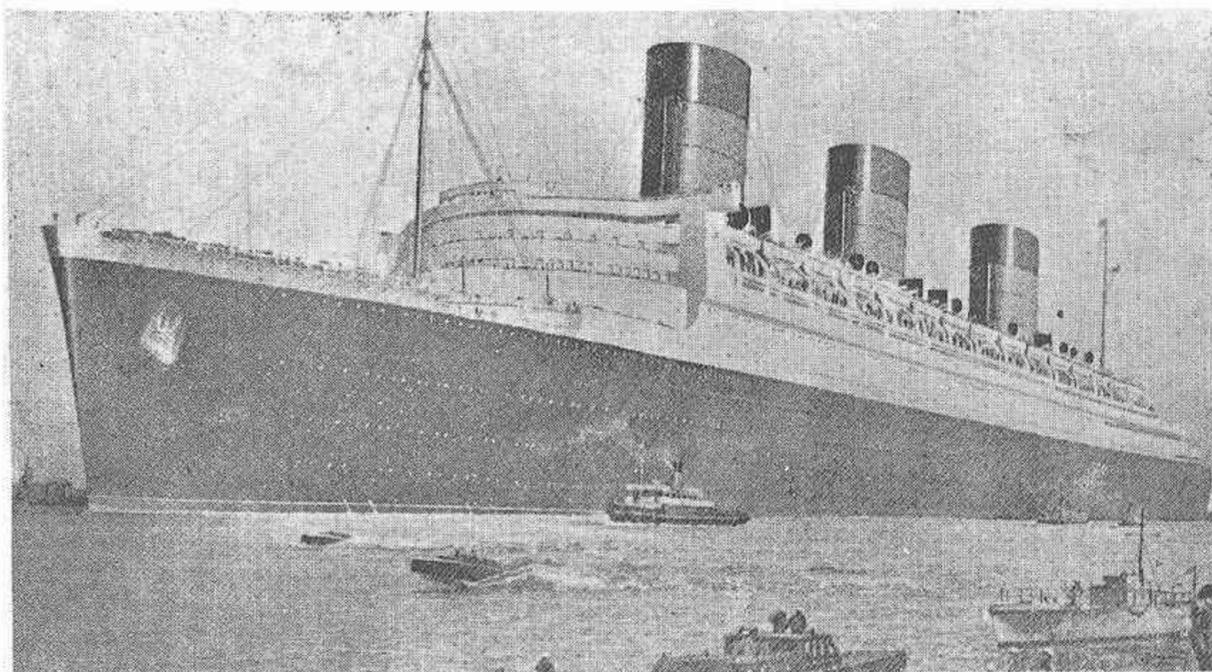
EL «QUEEN MARY» NAVEGANDO

La Inglaterra marinera siente estos días alborozo ingenuo y comunicativo de ver al «Queen Mary» navegando. Han transcurrido algunos años desde que sus arquitectos e ingenieros pasaron de la imaginación a los planos las líneas del coloso. No nació sin dificultades el paquebote que tiene ya enfilada la gigantesca proa hacia América, pues ocasiones hubo en que sus autores desistieron de la idea de construirlo y fueron muchas y muy considerables las dificultades que hubieron de vencerse para llegar a esta magnífica realidad de hoy.

Primero las dificultades económicas; el «Queen Mary» no será como dicen los economistas, rentable. Unidades menores, de gastos infinitamente más reducidos, en un plano de modestia y de parva administración, están arrinconadas en los puertos por falta de pasaje; sólo a costa de los millones del presupuesto navegan buques de estas dimensiones en las rutas marítimas de hoy.

Pero el «Queen Mary» era, por decirlo así, una empresa de amor propio de Inglaterra; fué el orgullo de sentirse los primeros y los mejores sobre el mar, el propósito inicial de su construcción. Y el «Queen Mary» obtuvo el auxilio de la Banca inglesa para la construcción y sin otros subsidios, está ya flotando, llenando de comentarios asombrados las columnas de los periódicos y la ajetreada curiosidad de las gentes. El mar ha sido siem-

pre, en todos los tiempos, pródigo en maravillas; todas las cosas del mar, desde sus ignotos rincones, hasta sus líneas más concurridas atraen con irresistible curiosidad al hombre que pisa tierra firme. El «Queen Mary», como el «Normandie», dos palacios flotantes, son dos de estas maravillas de los mares; todo



en ellos es colosal, sus dimensiones, su velocidad, su coste y sus posibilidades de seguridad y de confort.

Sólo ahora se conocen con certeza las verdaderas dimensiones del enorme paquebote. Extraoficialmente se calculaba su tonelaje en 73.000. Estos días anunció oficialmente la «Cunard White Star» la cifra verdadera, 80.773 toneladas.

Hasta ahora el mayor misterio, un misterio inexplicable, acerca de esto. Cuando estaba para ser botado, unas semanas antes, ya se había prohibido el acceso del público, en las riberas del Clyde, donde se asientan los astilleros de John Brown C.^a; ninguna mirada

indiscreta podía posarse en el casco del coloso ni en el utensiliaje e instalaciones; todo cuanto rodeaba al «Queen Mary» se celaba misteriosamente; y el misterio urdió en torno suyo las más extremadas fantasías. En un curioso ambiente psicológico se verificó la botadura del coloso. Los periódicos daban cifras aproximadas de sus características y ninguno coincidía. Por entonces se hacía a la mar también el «Normandie». Este desplaza 82.799 toneladas. Cifra que será aumentada probablemente ahora como resultado de ciertas alteraciones que el buque experimentará después de las reparaciones que se están llevando a cabo en él.

DIMENSIONES COMPARADAS DE LOS DOS BUQUES

«QUEEN MARY»

Tonelaje grueso.....	80.744 tons.
Tonelaje neto.....	34.118 »
Longitud (b. p.).....	975,2 pies

Anchura.....	118,6 pies
Profundidad (de la bodega pral. a los tanks)..	40,5 »
Profundidad (desde la bodega superior)....	68,5 »

«NORMANDIE»

Tonelaje grueso.....	86.496 tons.
Tonelaje grueso registrado.....	82.799 »
Tonelaje neto.....	36.471 »
Longitud.....	981,4 pies
Anchura.....	117,9 »
Profundidad.....	57,6 »

Es sabido que en Francia hay dos métodos de calcular el tonelaje grueso: una (tonelaje grueso total) que incluye todos los espacios, aún los que son inaccesibles como el pantoque; la otra incluye solo los espacios utilizables.

EL CAPITÁN RECKLESS



TRANSPORTE CONTINUO

por medio de canales oscilantes, accionados por motores de aire comprimido o bloques eléctricos

Flottmann

S. A.

MADRID.-Jorge Juan, 51

EL TONELAJE ANTICUADO

UN ANÁLISIS DE SUS CIFRAS REFERIDO A UNIDADES MAYORES DE 3.000 TONS.

LA DIFÍCIL POSICIÓN DE LAS COMPAÑÍAS INGLÉSAS DE LINERS :: ::

Los doce principales países marítimos, a que en el cuadro estadístico que ilustra este artículo se hace referencia, poseen en conjunto 600 unidades «ocean-going» (que así llaman los ingleses a las que exceden de 3.000 toneladas y determinada velocidad) con más de 25 años de servicio. Suman en conjunto 3.087.530 toneladas gruesas.

Aunque se trata de unidades viejas y anticuadas y su eliminación representaría para el comercio marítimo una indudable ventaja, hay que reconocer que no se les desgaza sino a un paso muy lento, sobre todo en los países extranjeros. Si el desgaze se va a proseguir al ritmo del año último, puede calcularse que esos buques no desaparecerán de los mares en tres o cuatro años, y claro está que para entonces habrán llegado al límite de aquella edad, de esos 25 años que los hace inservibles, otra buena parte de buques que hoy, naturalmente, no los tienen.

La existencia de este tonelaje anticuado deprime continuamente los mercados de fletes. El total de tonelaje amarrado en el mundo llega a los cinco millones de tons., de los cuales una mitad, aproximadamente, son de la matrícula de Estados Unidos. Deduciendo de este total el tonelaje construido durante la

guerra, que probablemente no se hará ya nunca a los mares, y los buques menores de 3.000 tons., puede calcularse que el total tonelaje «ocean-going» amarrado asciende a millón y medio de tons. El espacio inutilizado en los buques en comisión probablemente representa una cifra equivalente. O sea que el tonelaje «ocean-going» en exceso es, aproximadamente, igual al tonelaje «ocean-going» anticuado.

Tonelaje «ocean-going» de más de 25 años de edad que poseen las principales potencias marítimas en 1.º de Febrero último.

	Linieros		Veleros		Tanques		Totales	
	N.º	Tons. gruesas	N.º	Tons. gruesas	N.º	Tons. gruesas	N.º	Tons. gruesas
Reino Unido....	61	470,448	29	131,658	6	34,424	96	636,530
Dinamarca.....	—	—	1	4,471	1	8,179	2	12,650
Francia	9	62,003	19	73,141	—	—	28	135,144
Alemania.....	6	40,898	24	111,541	1	4,327	31	156,766
Grecia.....	—	—	95	375,450	1	4,008	96	379,458
Holanda.....	5	50,872	10	39,796	—	—	15	90,668
Italia	20	94,005	44	199,900	21	103,911	85	397,816
Japón.....	21	135,153	63	277,163	1	9,593	85	421,909
Noruega.....	—	—	26	111,319	12	87,140	38	198,459
España.....	1	4,349	23	88,662	—	—	24	93,011
Suecia.....	3	21,520	12	50,281	—	—	15	71,801
Estados Unidos.	58	378,164	21	88,475	6	26,679	85	493,318
TOTALES....	184	1.257,412	367	1.551,857	49	278,261	600	3.087,530

TONELAJE INGLÉS ANTICUADO :: ::

Como demuestra la tabla estadística que ofrecemos, la Marina mercante de Inglaterra tiene, aproximadamente, un tercio del tonelaje liner que aparece anticuado y

solo una novena parte del mismo tonelaje anticuado de carga y de unidades tanque. Los buques de carga anticuados y lo mismo los tanques, de pabellón británico, son una cantidad prácticamente desdeñable. Probablemente serán menos los buques ingleses de esta clase, pasados muy pocos meses.

La posición en cuanto a los liners, es ya diferente. El tonelaje inglés de este tipo y en estas condiciones lo es en mayor número que en otros países. La razón de esto ha de buscarse en que los que se conocen hoy como buques liners de carga, es originalmente una concepción inglesa y tales buques no llegaron a generalizarse, a ser realmente populares en los países extranjeros, hasta después de la guerra.

La transformación del carbón en petróleo

De todos es conocida la extraordinaria importancia del petróleo y, sobre todo, de los productos de su destilación, para la vida moderna. Sin este líquido quedarían paralizados la mayor parte de los vehículos mecánicos que el hombre utiliza para cruzar el espacio, para recorrer la tierra, para surcar los mares o para explorar sus profundidades. El petróleo es para la humanidad actual lo que el alimento cotidiano para el hombre.

Pero el petróleo sólo se encuentra en determinadas regiones, que no son fácilmente accesibles a las diversas naciones que lo necesitan. Alemania, por ejemplo, donde la locomoción mecánica alcanza su máximo desarrollo, carece de petróleo y debe importarlo de países que, si algún día se declarasen enemigos suyos, podrían paralizar la mayor parte de las actividades de aquella nación. De aquí los inauditos esfuerzos que está realizando para prescindir del petróleo natural y obtener sintéticamente líquidos análogos que la emancipen de los demás países productores.

El petróleo, en cuanto a su composición química, es una mezcla de hidrocarburos, es decir, una mezcla de combinaciones de carbono e hidrógeno, que por destilación se fracciona en diversos líquidos, de punto de ebullición determinado, los cuales se emplean para alimentar los motores de explosión o de combustión interna y también como aceites lubricantes.

Si los componentes de la mezcla que llamamos petróleo son combinaciones de carbono e hidrógeno, no debe ser imposible obtenerlas directamente por síntesis, o sea por combinación directa entre ambos elementos. Todo país que posea aquellas dos sustancias elementales y sepa combinarlas entre sí, por un procedimiento adecuado, podrá obtener líquidos del todo semejantes al petróleo y, por consiguiente, podrá hacerse independiente

de los países donde se encuentra en estado natural.

Los primeros ensayos para obtener el petróleo sintético fueron realizados en Alemania partiendo de la hulla o carbón de piedra. Analizando una muestra media de esta sustancia, se comprueba que, análogamente al petróleo, contiene carbono e hidrógeno, aunque no en las mismas proporciones, pues la cantidad de este último elemento en la hulla es notablemente inferior que en el petróleo. Podríamos, pues, decir que el petróleo es rico en hidrógeno, mientras que la hulla lo es en carbono. La conversión de la hulla en petróleo debe, pues, efectuarse dándole el hidrógeno que le falta, hasta la cantidad necesaria para la transformación.

Este proceso, teóricamente sencillo, tropieza en la práctica con dificultades tan grandes que al principio parecieron insuperables; sin embargo, pudieron vencerse y en la actualidad se obtienen excelentes resultados.

Además de la hulla, varias naciones que no poseen petróleo son ricas en lignito, el cual es una variedad de carbón de formación más reciente que la hulla. La cantidad de lignito que contiene el subsuelo alemán está evaluada en seis mil millones de toneladas, y por esta causa puede también utilizarse esta clase de carbón para hidrogenarlo y convertirlo en productos derivados del petróleo. La fabricación de gasolina sintética por hidrogenación de los lignitos se prosigue desde hace algunos años en la I. C. Farbenindustrie, que explota los descubrimientos del ingeniero Bergius y cuyo procedimiento puede resumirse como sigue: En una tolva se mezclan partes iguales de lignito pulverizado y de aceite de lignito extraído aparte, por los procedimientos corrientes. Esta mezcla se deshidrata a la temperatura de unos 420 grados centígrados para que desaparezca toda traza de

humedad y luego, mediante el auxilio de bombas, se introduce en una serie de largos tubos dispuestos en un horno, llamado «de reacción», porque en él se verifica una primera hidrogenación del producto. El hidrógeno, procedente de otras operaciones químicas que lo desprenden en abundancia, entra en los tubos citados, a la presión considerable de 300 atmósferas, y circula en sentido contrario de la mezcla de lignito. En estas condiciones, los dos productos se combinan entre sí y forman diversas sustancias volátiles, que se desprenden y pasan a un segundo horno de reacción, donde vuelven a hidrogenarse. Este horno contiene un compuesto acelerador de la reacción, que, según se cree, es el sulfato de molibdeno, y entonces las sustancias volátiles primeramente obtenidas se convierten en esencias ligeras, que pasan a rectificarse en aparatos destiladores.

Los residuos de la hidrogenación del primer horno de reacción, se centrifugan y someten a la acción del vapor de agua en hornos rotatorios, para extraerles los aceites pesados, que también se han formado por efecto de la hidrogenación, y sirven como aceites lubricantes.

La Sociedad antes mencionada, que en 1928 inauguró su producción con 50.000 toneladas de gasolina, ha alcanzado 180.000 toneladas en el año 1935, que, sin embargo, no llenan todavía las aspiraciones del Gobierno alemán. Efectivamente, no hace mucho tiempo se ha creado la nueva Sociedad Braunkhlen-Benzin A. G., llamada, por abreviación, «Bravag», que reúne diez grupos industriales, entre los cuales figura la I. G. Farbenindustrie antes mencionada. La «Bravag» debía construir tres grandes fábricas de hidrogenación del lignito, susceptibles de producir en conjunto 500.000 toneladas de gasolina; dos de ellas capaces para una producción de 150.000 toneladas están ya en vías de construcción.

Además de los procedimientos sintéticos que siguen el procedimiento Bergius, partiendo del lignito, la Farbenindustrie acaba de poner a punto otros dos procedimientos

para la hidrogenación de la hulla. Uno de ellos es un perfeccionamiento del procedimiento Bergius, que ha proporcionado esencias de primera calidad, aunque a un precio algo elevado. El otro, debido a Fischer, opera a la presión atmosférica y a temperaturas inferiores a 200 grados, fijando el hidrógeno, no directamente sobre la hulla o el lignito, sino sobre el gas resultante de la combustión incompleta del coque en presencia de vapor de agua, es decir, del llamado «gas pobre», que tanto se utiliza en los motores de explosión. Según dicen las revistas técnicas alemanas, este procedimiento da un rendimiento tal, que bastaría tratar tres millones y medio de carbón para acabar de cubrir el consumo total de gasolina que necesita Alemania.

Parece, pues, que la hulla será llamada en breve plazo a ocupar un lugar tan importante como el lignito en la conversión o transformación del carbón en esencias de petróleo y es bien seguro que, en un porvenir muy próximo, la industria alemana se habrá emancipado de las demás naciones productoras y habrá resuelto este grave problema de los carburantes que plantea la vida moderna.

En España, donde existe tanta cantidad de lignito, sería de interés excepcional el poder hidrogenar esta clase de carbones para transformarlos en carburantes. Téngase en cuenta que sale continuamente de nuestra nación un verdadero río de oro, a cambio de los diferentes derivados del petróleo que necesita la industria. En cambio, mientras una tonelada de lignito vale unas doce pesetas en la bocamina, la misma tonelada, transformada en derivados del petróleo, puede valer quinientas. La riqueza española de lignitos se calcula en unos cuatro millones y medio de toneladas, y por consiguiente, los productos derivados que se obtendrían, junto con el alcohol procedente de las fábricas de azúcar de remolacha y de la industria vinícola, podrían ser suficientes para abastecer el mercado nacional. ¿Imitaremos algún día el ejemplo de Alemania?

ENRIQUE CALVEF.

UN DOCUMENTO HISTÓRICO

El Tratado de Versalles impuso a Alemania unas condiciones de desarme sumamente severas: el ejército no podía ser superior a los 100.000 hombres; y en cuanto a la Marina de Guerra, se le permitía hasta seis acorazados de 10.000 toneladas como máximo, doce destructores y ningún submarino. Hitler ha roto totalmente este equilibrio, y su mayor triunfo diplomático se debe sin duda al logro del tratado últimamente firmado con Inglaterra en que éste autoriza a Alemania a poseer una flota de guerra cuyo tonelaje global sea el 35 % del de la Gran Bretaña. Como el de éste país es aproximadamente de 1.200.000 toneladas, Alemania podrá llegar al tope de unas 400.000. Recordemos que el tonelaje de la Marina de Guerra española no llega a las 100.000 toneladas. Por creerlo de interés se da a continuación la traducción de la carta de 18 de Junio de Sir Samuel Hoare a Hitler en que se sella el convenio antes dicho:

«Tengo el placer de informar a V. E. que el Gobierno de S. M. ha aceptado las demandas formuladas por el Gobierno del Reich y que han sido objeto de nuestras conversaciones, a saber que la flota alemana con relación al total de las flotas de la Comunidad británica estará en la proporción de 35 a 100. El Gobierno inglés considera esta proposición como una contribución de la más alta importancia a la causa de la limitación naval en el porvenir. Además, él cree que el acuerdo que acaba de ser ultimado con el Gobierno, que él considera como permanente y definitivo a partir de hoy, facilitará la conclusión de un acuerdo general relativo a la limitación naval entre todas las potencias navales del mundo.

El Gobierno inglés ha aceptado las explicaciones que le han sido dadas por los representantes alemanes en el curso de las recien-

tes discusiones de Londres respecto a la aplicación de este principio. Estas explicaciones pueden ser resumidas como sigue:

A.—La proporción de 35 a 100 debe ser una relación permanente, es decir, que el tonelaje total de la flota alemana no excederá jamás de un porcentaje del 35 % del total de las fuerzas navales de la Comunidad británica fijadas por tratados, o igualmente si no existiese ningún tratado que las limite.

B.—En el caso en que un futuro tratado general de limitación naval no adopte el método de limitación por porcentaje convenido entre las flotas de las diferentes potencias, el Gobierno alemán no insistirá para que sea incorporado al tal tratado la proporción mencionada en el párrafo anterior, aunque se dará a Alemania todas las garantías deseables de que esta proporción será mantenida.

C.—Alemania mantendrá en todas circunstancias la proporción del 35 por 100. Por ejemplo, esta proporción no será aceptada para las construcciones de otras potencias. Si el equilibrio general de los armamentos navales tal como normalmente se ha mantenido hasta hoy, fuese violentamente destruido por construcciones anormales y excepcionales de otros países, el Gobierno alemán se reserva el derecho de invitar al Gobierno británico a un examen de la nueva situación así creada.

D.—El Gobierno alemán en materia de limitación se muestra favorable al sistema de categorías, fijando un armamento y un tonelaje máximos a estas categorías y concediendo a cada país su parte de tonelaje en cada categoría. Por consiguiente, en principio, y teniendo cuenta del párrafo F, el Gobierno alemán está dispuesto a aplicar la proporción de 35 a 100 del tonelaje de cada categoría de buques y no introducir modificación en

este reparto más que en virtud de disposiciones que para ello pudieran ser adoptadas en un futuro tratado de limitación naval. Estas disposiciones serían basadas en el principio que todo aumento en una categoría sería compensado por una reducción correspondiente en las otras. En el caso de que un tal tratado no fuese tomado, el Gobierno del Reich se compromete a entrar en conversación con el Gobierno británico para determinar en qué medida él podrá usar de su derecho de modificar el reparto de su tonelaje, con vistas a una situación naval que pudiera existir.

E.—En el caso de que otras potencias navales considerasen una sola categoría para los cruceros y los contra torpederos, el Reich hará lo mismo, aunque él prefiera clasificar estos buques en dos categorías.

F.—Sin embargo, en materia de submarinos, Alemania, sin exceder de la proporción de 35 a 100 de tonelaje total, tiene el derecho de poseer un tonelaje de submarinos igual al tonelaje total de los submarinos del Imperio británico. Alemania se compromete, salvo en las circunstancias previstas seguidamente, a no exceder del 45 por 100 de este tonelaje. El Gobierno alemán, si llegado el caso de

una situación especial que hiciese necesario el poseer un tonelaje excediendo del 45 por 100 indicado, debe prevenir al Gobierno británico e iniciar con él una discusión amistosa sobre tal objeto.

G.—Como es extremadamente difícil que la proporción de 35 por 100 calculada para cada categoría dé un número exactamente divisible por el tonelaje individual de cada buque, puede ser necesario proceder a reajustes de manera que Alemania pueda utilizar la totalidad de su tonelaje. Ello se hará de acuerdo entre los dos Gobiernos.

En lo que concierne al párrafo C., tengo el honor de indicarle que el Gobierno británico ha tomado nota de la reserva formulada, quedando entendido que la proporción de 35 a 100 será mantenida, salvo un acuerdo contrario entre los dos Gobiernos.

Tengo el honor de solicitarle si el Gobierno alemán está conforme en considerar que estas proporciones han sido correctamente expuestas en los párrafos anteriores.

Firmado,

Samuel Hoare.

Trad. por JUAN NAVARRO DAGNINO.

**COMPRESORES DE AIRE
MATERIAL NEUMÁTICO**

Atlas Diesel
S. A. E.

**MOTORES DIESEL
MARINOS Y FIJOS**

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

TUBOS DE HIERRO Y ACERO

SOLDADOS Y SIN SOLDADURA

DE TODAS CLASES Y PARA CUALQUIERA APLICACIÓN

TUBERIAS Y SERPENTINES, SEGUN PLANOS

ACCESORIOS MALEABLES, MARCA B. S. I. G.
ROBINETERÍA PARA VAPOR, AGUA Y GAS - HERRAMIENTAS PARA
TUBOS - MANÓMETROS - TERMÓMETROS - PIRÓMETROS, ETCÉTERA

COMPañIA GENERAL DE TUBOS (S. A.)

CASA CENTRAL: BILBAO, Alameda de Urquijo, 37 - SUCURSALES: MADRID

BARCELONA - SEVILLA. - Talleres y Almacenes principales: BARACALDO (Vizcaya)

SUCURSAL DE GIJÓN: PLAZUELA DE LA ESTACIÓN DEL NORTE, NÚMERO 3

Los problemas de la industria carbonera en Inglaterra

Disminuyen las exportaciones - Aumenta el consumo interior - Datos para España

El comercio carbonero inglés atraviesa actualmente una situación bastante anómala. Mientras, en conjunto, la industria se halla en un estado de relativa actividad, con una producción creciente en la mayoría de los distritos, la exportación es de cifras que declinan cada día. Tan reducidas que los tipos de fletes caen a los niveles más bajos que se han registrado desde hace un año; a pesar de los subsidios a la navegación, los vapores se amarran en los puertos, porque prefieren la pasividad, menos gravosa que una actividad con elevadas pérdidas, pues a tanto equivale hacer largos viajes en lastre con un flete de retorno mínimo.

Lo que es evidente es que la actividad industrial se debe a la demanda creciente del comercio y recuperación interior; esta demanda absorbe cantidades de carbón que equivalen a un record; pero la exportación ha caído desde hace tiempo; pudiera precisarse la fecha: desde la reclamación de salarios planteada por los trabajadores de las minas, enero y diciembre últimos, que condujo a la formación de cuantiosos «stocks» y a la elevación de precios. La demanda interior es activa, muy activa, a pesar de los precios caros, pero el temor de todos se proyecta sobre el futuro de las exportaciones. Y no solo de las que se refieren al tráfico carbonero, sino a los productos que, por resultas del encarecimiento de este producto básico, serán también encarecidos. El mercado interior tiene una capacidad de absorción limitada, llegará a saturarse; pero ¿podrá la industria inglesa, encarecidos sus productos, competir con sus rivales más allá de las fronteras nacionales?

LAS EXPORTACIONES EN ENERO

Las cifras de las exportaciones carboneras en el mes de enero, señalan una caída con respecto a las cifras de meses anteriores; otro tanto confirman los datos aparecidos para febrero. Y las perspectivas para marzo, si se deduce de los datos parciales conocidos, no serán mejores ni darán pábulo al optimismo.

O sea que el primer trimestre de 1936, estará por bajo del correspondiente del año anterior. Y eso que éste había sido ya 400.000 tons. más bajo que el mismo trimestre de 1934. En cambio, el tráfico costero de carbones fué de millón y medio de toneladas más que el trimestre anterior.

CENTRALES DE VENTAS Y CENTRALES DE COMPRAS

Es un tema que rueda por las columnas de las revistas técnicas de Inglaterra, de manera continua y que revela la preocupación de aquella industria ante la reforma comercial que aquellas medidas implican.

El proyecto de Central de Ventas, que alcanzará su efectividad en el segundo semestre de este año, es una medida de largo alcance y de vastas repercusiones. La Asociación de Armadores de Buques, de las zonas de Cardiff y Bristol, según se advierte en sus revistas, considera con ansiedad las perspectivas del proyecto. Es natural la preocupación de estos intereses en torno de los proyectos de centralización de ventas.

Los armadores no prejuzgan de los efectos de esta reorganización y no se deciden a

opinar sobre el porvenir que aquellos reservan a su industria; pero denotan con esto la interdependencia de las industrias minera y naviera.

Se sabe, además, que la posición de los compradores extranjeros ante estos proyectos, es de hostilidad casi siempre. La regulación de la producción, la limitación de precios, suscita forzosamente un conflicto de intereses; es de suponer que el proyecto de centralización de ventas y ordenación del comercio exterior de carbones encuentra el recelo de los elementos compradores. Así se ha llegado a hablar, como una acción de signo contrario, ante la proyectada medida, de un proyecto de Central de Compras; aunque ello resulta menos practicable que los planes de que pretende ser la contrapartida.

LAS EXPORTACIONES PARA ESPAÑA

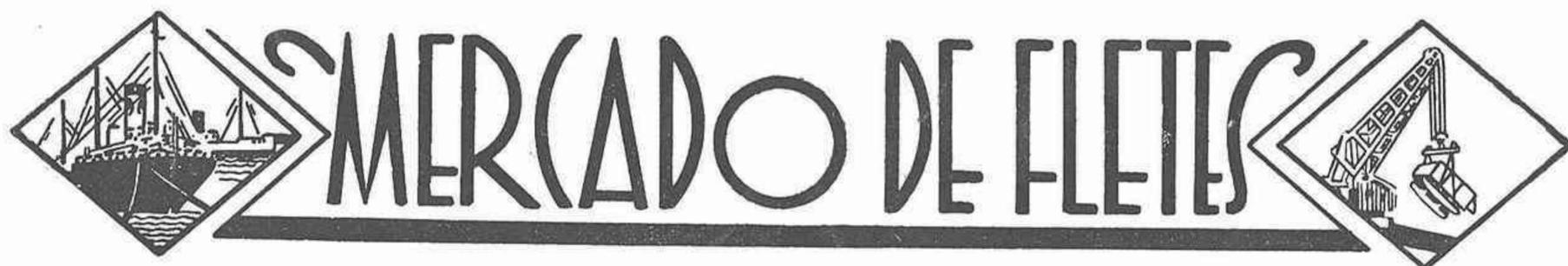
Se conocen ya los datos de las exportaciones carboneras inglesas, para el pasado mes de febrero. De ellas vamos a recoger las que nos interesan más directamente, las que se refieren a nosotros, reforzándolos con sus antecedentes de años anteriores inmediatos.

	Febrero 1936 Tons.	Febrero 1935 Tons.	Febrero 1934 Tons.
España.....	73.728	111.645	123.126
Islas Canarias..	13.036	20.411	14.771
Puertos españoles N. Africa.	12.741	18.728	15.207

La mayor cifra de calidad corresponde, en la importación española, a los cribados, y la más pequeña a los «todo-uno».

J. CRESPO

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



MERCADO DE FLETES

En el mercado de fletes de Asturias la paralización de operaciones puede decirse que ha sido absoluta durante la segunda quincena, ya que las órdenes cerradas últimamente fueron contadísimas y sin importancia. A tal quietud no sólo contribuye la falta de demanda de buques, sino muy especialmente la huelga declarada en el puerto del Musel el diez de marzo, irrogando serios perjuicios al comercio marítimo y a la industria hullera de esta región.

El conflicto de referencia ha derivado el tráfico al puerto de Avilés, por donde se efectuaron bastantes embarques en la pasada quincena, y para cargar allí son casi el total de las operaciones concertadas en las dos últimas semanas. Por Gijón-Musel no se cerraron fletamentos en las fechas indicadas.

Es considerable el número de buques, de todos los tamaños, que se encuentran disponibles en Asturias, unos en espera de carga y otros aguardando a que se solucione la huelga declarada por los obreros del puerto de Gijón que, por cierto, tiene desde el lunes pasado carácter de general para todos los puertos del Norte de España.

Una vez resuelto este importante conflicto, es de confiar que el mercado tenga algunos días de animación con regular demanda de buques, la cual posiblemente dará lugar hasta a un pequeño mejoramiento en los tipos actuales de fletes. Claro está que tal reacción sólo será momentánea y decaerá apenas se inicie, ya que las circunstancias actuales no son favorables a confiar en una actividad sólida en meses próximos, por lo cual todos los pronósticos que se hagan no pueden menos de estar encuadrados dentro del consiguiente pesimismo.

Por otra parte, la paralización sufrida en el mes de marzo, ya es un rudo golpe para los navieros del que tardarán bastante tiempo en resarcirse, máxime ante las perspectivas que ofrecen los meses próximos.

Los mercados de retornos se encuentran también paralizados sin concertarse ninguna operación para los puertos de Asturias. En éstos hay un buen número de buques con cargamentos de madera para minas que no pueden ser descargados por los motivos expuestos anteriormente.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ÚLTIMAMENTE

AVILÉS a

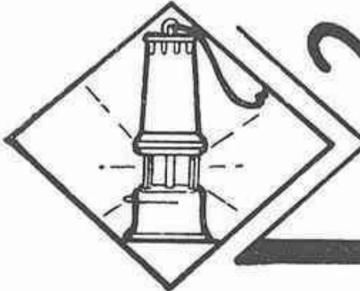
San Sebastián.....	— Vp.	200 ts.	Ptas. 12,—
Zumaya.....	— »	400 ts.	» 13,—
Bilbao.....	— »	1.000 ts.	» 8,50
Id.....	— »	200 ts.	» 10,—
Ferrol.....	— »	200 ts.	» 10,—
Coruña.....	— »	220 ts.	» 10,50
Vigo.....	— »	320 ts.	» 13,50

S. E. de PRAVIA a

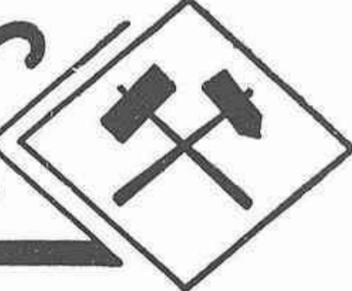
San Sebastián.....	— Vp.	200 ts.	Ptas. 13,—
Bilbao.....	— »	3.500 ts.	» 7,—
Id.....	— »	1.000 ts.	» 7,10

RETORNOS:

Bilbao-S. E. Pravia..	— Vp.	450 ts.	mineral 5,—
Vegadeo-Avilés....	— »	240 ts.	pinos » 10,—



MERCADO DE CARBONES



Continúa este mercado sumido en la misma quietud que amputábamos en nuestro último número. Por esta causa, la situación económica de la generalidad de las empresas mineras asturianas es cada día más crítica, ocurriendo otro tanto en la población de las cuencas hulleras como secuela de esto y de las restricciones en las labores, que se ven obligados a adoptar los mineros para que las existencias de carbón no lleguen a ser superiores que en la actualidad.

Los requerimientos de este combustible no ofrecen variación alguna, tanto en calidades como en cantidad. Al igual que en fechas anteriores, son pocos los compradores que hacen pedidos y éstos se limitan a tomar algunas pequeñas partidas de galletas, tamaño que sigue teniendo preferencia sobre los demás, puesto que para granzas y menudos apenas si aparecen órdenes nuevas; esto mismo, pero con mayor intensidad, ocurre con los cribados. Las existencias disponibles de carbones en los depósitos y plazas de las minas, hasta mediados de mes—datos conocidos con exactitud—, se mantenían en la cifra de 390.000 tons.; pero es de suponer que en los últimos días de marzo estén representadas en mayor cantidad debido a la huelga del puerto de Gijón, donde con tal motivo no se efectúan operaciones desde el día 10 de marzo pasado. Este conflicto es otro de los serios perjuicios que sufre la industria hullera, pues a causa de él no pueden ser servidos bastantes de los escasos pedidos que se le hacen.

El ministro de Industria y Comercio ha hecho días pasados manifestaciones acerca del

problema hullero. Indicó que los deseos del Gobierno son los de resolver de una vez la crítica situación de esta industria, situación notablemente agudizada ahora por la falta de colocación del carbón que se produce. También significó que dentro de breves días se terminará el Tratado con Inglaterra.

La paralización de este mercado por una parte y por otro lado la huelga del puerto del Musel, han sido motivos para que los embarques de carbones en la segunda decena de marzo fuesen muy reducidos. Por Gijón-Musel se cargaron 9.395 tons; por San Esteban de Pravia 8.696, y por Avilés 30.976.

A pesar del escaso número de buques anotados a los turnos a partir del día 10 del mes pasado, hay actualmente bastante concurrencia de aquéllos, puesto que desde la fecha indicada no se realizó ningún despacho. De las esperas que los barcos sufren en el cargue, nada puede decirse por el momento debido al conflicto provocado por los obreros estibadores de carbón.

Continúan rigiendo los mismos precios anteriores para consumo de industrias obligadas, que son los siguientes:

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

Los compradores libres pueden obtener carbones con rebajas sobre estos tipos que oscilan entre 4 y 6 pesetas por tonelada.

SERVIR pronto y bien es la costumbre de REEM

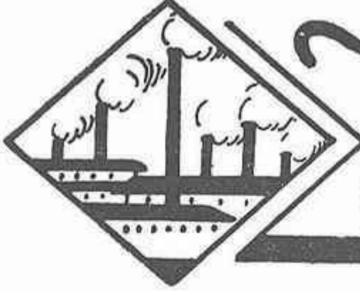
Siempre tenemos existencias de toda clase de lubricantes :—: Consúltenos sus necesidades

Sociedad Anónima REEM

Apartado 111

OVIEDO

Teléfono 4038



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

No hubo cambios esta quincena, ni noticia alguna de los principales mercados que rectifiquen la impresión desfavorable que comentábamos para la anterior. El tráfico en los principales mercados es poco activo, aunque se apunten debilmente, en algunas zonas, signos de una demanda más solícita. En el comercio exterior de carbones hay un exceso de tonelaje en oferta que deprime las cotizaciones.

En el Plata los cargadores no parecen muy dispuestos debido a la paralización de los mercados maiceros; en los últimos días, al anuncio de una mejoría en los precios de este cereal, parecía advertirse una modificación de estas desfavorables circunstancias, aunque a precios de fletes muy forzados, que los armadores se resisten a admitir. Se hacen fletes de San Lorenzo a R. U., buque de 5.500 tons., abril 1 al 8, cargamento de granos, con plena opción, a razón de 18/—. De Rosario, Buenos Aires y Montevideo a Liverpool, vapor de 7.200 tons., marzo 28, al tipo de 14/0.

No varían tampoco las condiciones apuntadas en lo que se refiere al sector norteamericano. El tráfico se desenvuelve lentamente en los mercados principales de granos. Es relativamente activa la demanda en la zona del Pacífico con dirección Oriente, para cargamentos de granos. De la Columbia Británica a Londres y Hull se fleta buque de 9.500 tons., carga general, mayo 1 al 20, a razón de 19/3.

Donde se registra una nota de relativo optimismo es en los sectores orientales, no solo en los mercados de granos australianos, sino en los más lejanos de soja y en los más próximos arroceros, de la Indochina. De Australia Meridional se hacen fletes para R. U. y Continente, buque de 7.200 tons., cereales, mayo 1 al 5, a razón de 25/6.

CARBONES

Como en otro lugar exponemos con más amplitud, las condiciones en el sector de Cardiff están afectadas de esta misma singular anomalía de los mercados ingleses en general: mejoramiento del consumo nacional, mayor actividad para el tráfico interior, pero decrecimiento continuo de las cifras de exportaciones. Los mejores carbones del Almirantazgo no se libran de esta general indiferencia de los mercados exteriores. Menudos lavados se cotizan con precios firmes en función de una relativa mejor demanda e igualmente los coques que han llegado algunos días a escasear,

En la zona de Swansea, la situación es relativamente mejor. Por esta época comienzan los embarques de carbones para el Canadá, coincidiendo con el deshielo de sus zonas marítimas y fluviales de acceso. Hay estos días en los puertos sudgaleses, nueve vapores con sendos cargamentos de antracita, por un total de 70.000 tons., aproximadamente, para aquel destino. Se ofrecen demasiado los cortados a máquina; en finos sólo las mejores variedades tienen buenos precios, y tropiezan con una demanda muy enrarecida los cribados de vapor y lo mismo las variedades de «carboneras».

Sigue el mercado de Newcastle dando la nota optimista de firmeza, de actividad y precios favorables. Las variedades de vapor de Northumberland han alcanzado cotizaciones tan firmes que han impreso una favorable reacción sobre los de Durham, ordinariamente cotizados más altos. Cribados no alteran sus precios anteriores y únicamente los tipos de Tyne, calidades superiores y medianas para gas han visto flojear su demanda.

La situación en el mercado de Glasgow, es débil. Carbones de «consumo» no tienen apenas demanda; igual sucede a los Lothian de vapor. Los que aparecen con mejores salidas son los Fifeshire de vapor y los «trebbles».

FRANCIA

Las minas de Nord y Pas-de-Calais, los más importantes yacimientos carboníferos de Francia, produjeron en febrero pasado 2 millones 445.000 tons. o sean 128.000 menos que en el mes anterior. Sin embargo, parece que se apunta una mejor demanda, sobre todo en el sector de los carbones industriales. En cuanto a las importaciones, parece que se trata de mejorar la cifra del contingente de origen ruso; hasta ahora, esa cifra representa un 0,66 de la cuota total de importación de carbones en Francia. Por ahora no se trata de una noticia oficial y sólo de rumores y cábalas en los centros interesados. El Senado ha aprobado la concesión de pensiones temporales a los mineros que pasen de 50 años. El subsidio se obtiene de una carga de 0,25 francos por tons. En este debate se barajaron las cifras de producción e importación, con el propósito de reducir éstas. Las importaciones fueron en el año 1935, de 22 millones de tons.; si se redujeran a 14, desaparecería el paro forzoso en las minas francesas.

BÉLGICA

En las memorias anuales de las compañías mineras y en los estudios sobre los puntos que suelen abordarse en este género de reflexiones económicas es unánime la opinión en cuanto a la política seguida por la Oficina nacional de Carbones. Esta organización ha regulado la producción carbonera y eliminado los anteriores precios de depresión, al mismo tiempo que imprimió un ritmo más vital a las exportaciones. La mayoría de las empresas han experimentado beneficios de este régimen. La situación de los mercados es satisfactoria.

ALEMANIA

La producción del Rhur en la semana que terminó el día 14, fué de 1.027.320 toneladas, contra 1.040.311 en la semana anterior. Ha caído la demanda de carbones domésticos. El Sindicato de carbones de Westfalia ha unificado los precios de las cuencas del Rhur y de Aquisgran. El mejoramiento de la industria siderúrgica de la zona westfaliana se refleja en el aumento del número de hornos de coque que funcionan actualmente.

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.....	16/
Menudos de Tyne.....	11/6

CARDIFF**GRANOS**

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

MENUDOS

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

FEDERACION DE SINDICATOS CARBONEROS DE ESPAÑA

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

Oficina central: Alcalá, 31 - Teléfono 11948 - Madrid

Dirección tele { gráfica } FEDERACIÓN
 { fónica }

Para consumos de buques deben dirigirse los pedidos al

Sindicato Carbonero Asturiano - Palacio Valdés, 1 - OVIEDO

Teléfono 1524

::: Dirección telegráfica y telefónica: SINDULLERO

El Salmón, sus variedades y el Brodoyo

«Si conoces un pez mejor, deja de comerme».—La lepra y el salmón.—Los rusos no sienten predilección por él: son los únicos.—El «Salmón carbonero».—Siempre en el fondo.....—Un cebo original: ranas vivas.—El Brodoyo vence a los perros marinos y arrastra a sus víctimas.

Mr. Geoffroy Lairet-Hilaire importó a Francia un pez verde-plateado de caracteres que omito en honor a la brevedad, pero que puedo darlos minuciosamente, desde la región del Nilo, que goza allí fama de tener un gusto delicado. Es un barbo «Beni» (el Barbus Beni de Valenciennes).

Tanto renombre de excelente alcanza en aquellos países del rincón del Mediterráneo que ha dado origen al refrán: «Si conoces un pez mejor, deja de comerme».

Por ello los árabes lo prefieren a cualquier otro.

* *

El salmón parece estar destinado por la Naturaleza para subvenir a las principales necesidades de los leprosos de los Alpes boreales. Como es tan bonito a la vista, por lo brillante de sus colores, además de su carne sabrosa, han tenido la precaución de transportarlo a los estanques de «agua de fuente» para que aumentara la especie.

En el lago Frelich, que vierte sus aguas por medio de torrentes en las costas orientales del lago Baikal, los rusos que habitan las orillas de este lago llaman a ese pez Krasnaja-Ryba.

Aseguran que padece una enfermedad muy semejante a la lepra, resultando a veces enfermos todos los de un lago y contagiando el mal a otros peces que también lo habitan,

pues ha coincidido con la enfermedad del pez, asimismo plagarse de lepra los habitantes de las orillas cercanas; sin embargo como este punto no ha sido estudiado debidamente por naturalistas serios, es de presumir haya exageración o sea la de «lepra» una locución o palabra impropia-mente empleada.

Esta enfermedad será, si se quiere, muy distinta de la lepra. Que los salmones padecen una enfermedad no cabe duda, pero que sea una u otra no puede decidirse y mucho menos que al enfermar se les llene la carne de pústulas semejantes a las que se presentan a los animales terrestres. La lepra es muy común en Noruega y la ocasionan las truchas, quizá después de la freza, a los que las

tienen por leprosas. De todos modos, es de esperar todavía aun en nuestra época que los técnicos decidan sobre el asunto.

El «Salmón carbonero» procede de Noruega, donde le llaman «Kulsuund» y es color negro por completo.

La pesca de este pez es nada productiva, por ser blanda y poco estimada su carne.

Habita los lagos de los montes noruegos occidentales. No abandonan el fondo más que en la época de la freza o desove.

En verano los noruegos los pescan con anzuelos cebados con ranas vivas.

* *

El Brodoyo tiene el cuerpo cubierto de



piel blanda, sin escamas ni prominencias, de color moreno verdoso, y blanquecino por el vientre. Los harapos que forman sus costados, hasta la cola, sus proporciones irregulares y sus filamentos y espinas raras forman un conjunto extremadamente feo. Llegan a tener cerca de un metro de largos.

Al Brodoyo se le encuentra en la mayoría de los parajes del Mediterráneo y Atlántico pero no sobrepasa de los 70° Lt. N.

Se multiplica de manera prodigiosa; pero gran parte de los huevos se pierden por que los devoran otros peces al depositarlos en la playa al trezar.

Son variados los nombres con que se conoce en los diferentes países. Los alemanes le llaman «Lobo de Mar»; en Inglaterra, Francia e Italia «Diablo de Mar»; en Sicilia «Lamia»; y el nombre de *Brodoyo*, derivado de «Brandevil», le fué puesto en Marsella por la semejanza que tiene con cierta bolsa que los nadadores se ciñen a la cintura.

Los griegos le llaman «Rana Marina», por la figura de su garganta, y el epíteto de pescador es relativo a la industria que se le atribuye. Esta propiedad le ha hecho célebre desde la más remota antigüedad.

Algunos pretenden que es capaz de perseguir a los perros marinos y vencerlos. Esta creencia ha dado origen a que los pescadores ingleses pongan en libertad este pez, cuando sale entre sus redes, juzgando que contribuye a destruir otros más perniciosos a la pesca, que el mismo Brodoyo. Su carne no es muy agradable, pero la comen.

Según Aristóteles (¡vaya V. a creer a un buen señor que tan osadamente escribió sobre la vida de los peces las más increíbles historias!...) el Brodoyo atrae y mata a sus víctimas «por medio de los filamentos en que termina su primer radio libre».....

CAPITÁN MIGUEL MORALES ALMIÑANA
Cádiz.

ASTILEROS DEL ANTABRICO S.L.

— **GIJÓN** —

ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE CONSTRUCCIONES NAVALES

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

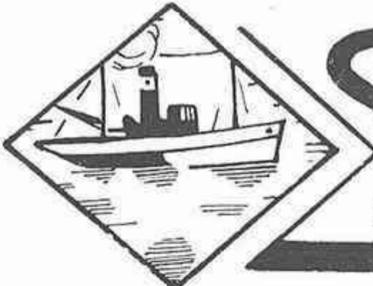
DIQUE SECO Para toda clase de reparaciones, reconocimientos, limpieza y pintura de fondos.

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

Soldadura Autógena y Eléctrica

Calle de las Artes Gráficas

Teléfono 23-42



SECCIÓN DE PESCA



ESCASEZ DE PESCA

La segunda quincena de marzo ha sido la más pobre en capturas registradas en lo que va de este año, pues tanto las parejas que trabajan al día, como las que arrastraron en los caladeros de la Estaca e incluso los «bous», no trajeron en la quincena «marea» digna de especial mención, por cantidad de pesca lograda.

Panchos y algo de pescadilla fueron las especies que más se capturaron en estas playas, y gallos y pescadilla en las de la Estaca. Merluza, muy poco y lo mismo para el resto de las demás clases de pescados. Hubo, sí, algunos días en que se descargó alguna cantidad de sardina y bocarte, pero procedía de otros puertos de la provincia.

La escasez influyó sobremanera en los precios, los cuales se mantuvieron siempre en buenas cotizaciones. Pero aún así, el mes de marzo fué para la industria pesquera de resultados negativos, a pesar de que la primera quincena se desarrolló bastante más favorable que la segunda.

Algunas de las parejas mayores se encuentran ya en tierra efectuando reparaciones para dar comienzo a la costera de verano, en la que acudirán, como en años anteriores, a las playas del Grand Sole y Petite Sole. Por cierto que pocas esperanzas ofrece esta campaña, dados los resultados improductivos de la última.

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

CLASE DE PESCA	11	12	13	14	16	17	18	19	20	21	23	24	25
Merluza.....	3,30	3,35	3,40	3,10	3,39	3,50	3,57	4,—	4,50	4,24	2,99	4,—	4,—
Pescadilla. ...	1,80	1,39	1,83	1,31	1,42	1,35	1,30	1,78	1,42	1,53	1,71	1,48	1,38
Besugo.....	1,50	1,39	1,44	1,39	1,39	1,39	1,49	1,50	1,62	1,73	1,77	1,59	»
Panchos.....	0,73	0,87	0,69	0,82	0,90	0,90	0,94	1,10	1,20	1,19	1,29	1,34	1,29
Gallos.....	1,42	1,13	1,36	1,07	1,42	1,43	1,—	1,50	1,08	1,25	1,37	1,09	1,51
Abadejo.....	»	1,29	1,24	1,—	1,29	1,32	1,10	»	1,48	1,19	»	1,78	1,60
Barbadas.....	1,—	0,89	1,—	1,—	1,—	1,—	1,—	1,04	1,—	1,—	1,—	1,—	1,13
Potas.....	0,75	0,82	0,89	0,82	»	0,86	0,90	1,—	1,—	0,87	1,—	1,—	1,—
Matute.....	0,41	0,50	0,39	0,50	0,59	0,37	0,50	0,45	0,50	0,45	0,43	0,58	0,49
Pelao.....	0,53	0,50	0,55	0,50	0,58	0,54	0,50	0,46	0,50	0,50	0,47	0,64	0,45
Almejas.....	0,74	0,67	0,59	0,89	0,62	0,65	»	»	»	1,36	1,29	»	»
Chicharro....	0,29	0,32	0,32	0,38	»	0,33	0,34	»	»	»	»	»	0,37
Congrio.....	1,72	1,90	1,78	1,89	1,90	1,76	1,80	1,91	2,—	1,75	1,84	2,20	2,—
Palometa.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Salmonetes...	2,76	»	»	2,48	»	2,77	»	2,61	3,—	2,55	2,67	2,69	2,86
Reyes.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,28	1,36	1,50	»
Mero.....	»	»	2,60	»	»	»	»	»	2,33	»	2,74	2,60	»
Calamares....	2,57	»	2,53	2,79	»	»	»	3,—	2,—	»	2,71	»	»
Congria.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

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 10 al 25 de Marzo de 1936

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====				
7 Marzo.	atrachado	Maruja y Aurora	7.000	Barcelona.
9 id.	esperando	Ntra. Sra. del Carmen	3.500	Id.
13 id.	»	R. Alonso R	4.800	Id.
19 id.	»	Elanchove	7.000	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
7 Marzo.	atrachado	V. Ruiz Senén	5.850	Huelva - Cádiz.
10 id.	esperando	Norte.	3.500	Barcelona.
13 id.	»	Sotón	1.900	Bilbao.
20 id.	»	M. Piquera	5.500	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
7 Marzo.	11 Marzo.	Llodio	900	Bilbao.
7 id.	atrachado	Udondo	1.000	Barcelona.
11 id.	esperando	Sama	1.000	Bilbao.
12 id.	»	Cabo Silleiro	3.100	Barcelona.
17 id.	»	Virgen del Pilar	1.200	Cádiz.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
3 Marzo.	atrachado	Astillero	470	Zumaya.
9 id.	esperando	Marta Junquera	620	Santander.
12 id.	»	Hernani	420	San Sebastián.
12 id.	»	Iciar	610	Bilbao.
14 id.	»	Alejandro	400	San Sebastián.
18 id.	»	Caranza	550	Cádiz.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
23 Marzo.	esperando	Mina Carrio	3.600	Valencia.

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
7 Marzo.	atrachado	A. Senra	4.800	Barcelona.
9 id.	esperando	Ruda.	480	Vigo.
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.	atrachado	Norte.	1.500	Barcelona.
11 id.	esperando	Cabo La Plata	2.460	Huelva.
12 id.	»	Cabo Silleiro.	1.000	Barcelona.
13 id.	»	R. Alonso R.	1.500	Id.
20 id.	»	María Amalia.	800	Vigo.
===== GIJON - DARSENA. — F. C. DE LANGREO =====				
2 Marzo.	10 Marzo.	Mariavi	360	Santander.
2 id.	atrachado	Galicia	320	Vigo.
3 id.	»	María	200	Santander.
7 id.	esperando	Manuel	230	Id.
9 id.	»	Aller.	200	San Sebastián.
9 id.	»	Ana	290	Pasajes.
9 id.	»	Víctor	115	Lequeitio.
10 id.	»	Gaviota	300	Bilbao.
16 id.	»	R. Espinosa	135	Vivero.
16 id.	»	Roberto	180	San Sebastián.
17 id.	»	Zubieta	170	Zumaya.
17 id.	»	Josefa	300	Vigo
17 id.	»	Dionisia	250	Barcelona.

AVILES.—Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la
2.ª decena de Marzo de 1936

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
		2.ª decena de Marzo.		
10 Marzo.	11 Marzo.	Briquetas Zorroza	565	Pasajes.
11 íd.	11 íd.	Nemrod	80	Marín.
5 íd.	12 íd.	Ramón	3.647	San Feliú-Palamós.
10 íd.	12 íd.	Don Quijote	210	Ferrol.
12 íd.	12 íd.	Arnao	115	Requejada.
12 íd.	12 íd.	Cabo Tres Forcas.	225	Gijón.
7 íd.	13 íd.	Antonio Satrústegui	4.771	Barcelona.
8 íd.	13 íd.	Santiago López	3.798	Id.
22 Febro.	13 íd.	Monte Faro	185	Coruña.
10 Marzo.	13 íd.	Lekeitiara	209	San Sebastián.
9 íd.	14 íd.	Contra maestre Casado	3.750	Ferrol.
11 íd.	14 íd.	Esles	3.414	Alicante.
12 íd.	14 íd.	Caruso	1.361	Vigo.
12 íd.	14 íd.	Mari Carmen.	380	Id.
13 íd.	14 íd.	Margarita	320	Id.
11 íd.	16 íd.	Genoveva Fierro	860	Barcelona.
13 íd.	16 íd.	Lolina	400	Zumaya.
14 íd.	16 íd.	Ineschu	184	San Sebastián.
14 íd.	16 íd.	Arnao	6	Requejada.
14 íd.	17 íd.	Begoña 7.	200	San Sebastián.
17 íd.	17 íd.	El Gaitero	87	Bilbao.
12 íd.	17 íd.	Jone Miren	8	Cillero.
17 íd.	17 íd.	Chakartegui	20	Ferrol.
17 íd.	18 íd.	Sancho Panza	214	Coruña.
17 íd.	18 íd.	Recalde	6	Navia.
16 íd.	18 íd.	Evaristo	7	Id.
15 íd.	19 íd.	Erandio	4.336	P. Mallorca.
12 íd.	19 íd.	Mariano Benlliure.	150	Coruña.
19 íd.	19 íd.	Monte Faro	180	Id.
18 íd.	19 íd.	Cabo Carvoeiro	200	Ferrol.
12 íd.	20 íd.	Josefa Mari	220	Vigo.
18 íd.	20 íd.	Concepción Hevia	225	Zumaya.
15 íd.	20 íd.	Brens	148	Villagarcía.
16 íd.	20 íd.	Antonieta	130	Ondárroa
19 íd.	20 íd.	Cabo Menor	200	Santander.
18 íd.	20 íd.	Arnao	126	Requejada.
20 íd.	20 íd.	Recalde	39	Navia.
		TOTAL...	30.976	

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

Telefonemas

MORÁN-AVILÉS

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

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

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
2.^a decena de Marzo.				
7 Marzo.	11 Marzo.	Rola	1.612	Tarragona.
8 id.	11 id.	Genoveva	1.446	Id.
11 id.	12 id.	Asunción.	253	Pasajes.
13 id.	15 id.	Concepción Hevia.	228	San Sebastián.
13 id.	15 id.	José María.	509	Pasajes.
11 id.	15 id.	El Caudal	857	Id.
14 id.	18 id.	Río Miera	939	Santander.
18 id.	19 id.	Mari Carmen.	374	Vigo.
17 id.	19 id.	San Eduardo	309	Id.
19 id.	19 id.	José María.	510	Pasajes.
12 id.	20 id.	Iñake	1.660	Málaga.
TOTAL...			8.697	

GRANDES ALMACENES DE EFECTOS NAVALES
DE
ENRIQUE VALDES T. PRIDA

PRECIOS SIN COMPETENCIA

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

TELÉFONO 19

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

Toneladas de carbón embarcadas por los diferentes cargaderos que se citan durante la 1.^a y 2.^a decena de Marzo de 1936

		1. ^a DECENA	2. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.....	Turno 1. ^o	6.846,12	2.450,00
	Id. 2. ^o	5.397,53	2.090,52
	Id. 3. ^o	2.583,01	407,53
	Id. 4. ^o	2.382,75	50,00
	Grúas chicas.....	320,96	442,10
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.....	Cargaderos.....	14.598,70	3.338,59
	Grúas chicas.....	537,65	
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C.	Cargaderos.....	2.341,61	210,07
	Muelles.....	378,00	407,00
Totales en las dos decenas.....		35.386,33	9.395,29
AVILÉS.....		3.280,00	30.976,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA.....		16.650,00	8.696,00

CEMENTOS FRADERA, S.A.

PORTLAND ARTIFICIAL LANDFORT



LANDFORT
VALLCARCA

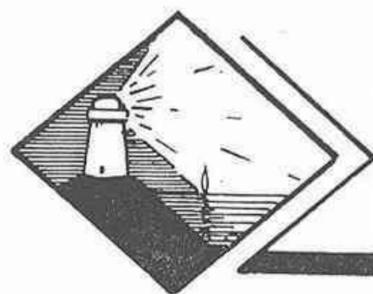
DESPACHO:

RONDA DE LA UNIVERSIDAD, 31

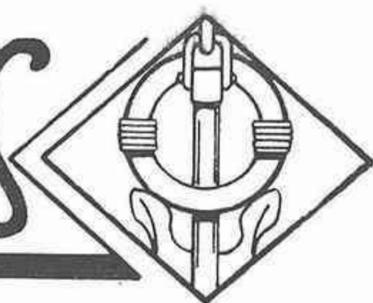
BARCELONA

Teléfono n.º 13067

DIRECCIÓN TELEGRAFICA: "LANDFORT"



INFORMACIONES VARIAS



EL DELEGADO MARÍTIMO DE ASTURIAS

Se ha dispuesto que pase a prestar sus servicios como Delegado Marítimo de Asturias, con residencia en Gijón, el inspector jefe de primera clase del Cuerpo General de Servicios Marítimos, don Ginés García de Paredes y Castro, agregado hasta ahora a la Delegación Marítima de Coruña y Delegado que fué de Pesca en la Región del Noroeste.

En su consecuencia, cesó en el cargo de Delegado Marítimo de Asturias el distinguido marino gijonés don Luis Morán Valdés, que en el desempeño de dicho cargo realizó una labor destacada y concienzuda.

El Sr. García de Paredes es persona de gran competencia y ha prestado meritorios servicios en los cargos que hasta ahora vino desempeñando, por lo que es de suponer que este para que fué nombrado siga demostrando las excelentes dotes de que está adornado.

LA INDUSTRIA PESQUERA EN 1935

Según las estadísticas oficiales que acaban de publicarse, durante el año último el valor de la pesca capturada por la flota española ascendió a 307.321.000 pesetas.

La costa cantábrica figura como la más importante del litoral en cuanto se refiere a producción pesquera, con más de 96 millones de pesetas. Y las estadísticas de referencia resaltan el record batido en el pasado año, de cantidad de pesca traída a puerto, que se elevó a 387,801 toneladas, cifra no igualada durante los ocho últimos años.

LOS HIERROS ESPAÑOLES

La Cámara de Comercio de Bilbao ha publicado recientemente las estadísticas de producción de mineral de hierro, de producción siderúrgica y de exportación, correspondientes a la zona de Vizcaya.

Los principales consumidores de esta zona son ya de antiguo y continúan siéndolo, como es sabido, Inglaterra y Alemania; también figura entre estos el consumo de los altos hornos existentes en aquella región, cuatro de los cuales funcionaron todo el año y tres solamente seis meses. El consumo vizcaíno el año pasado fué de 500.000 tons. de mineral, es decir, 12.000 menos que el año pasado. El nivel más bajo de la post-guerra fué alcanzado el año 1932, con 368,000 tons.

La producción de mineral en la provincia fué de 1.460.000 tons., contra 1.349.400 en 1934, 1.122.500 en 1932 y 2.582.000 en 1929.

El comercio de exportación mostró sin embargo, ligera mejoría: pasó de 838.000 toneladas en 1934 a 1.015.000 el año último. Las exportaciones a Inglaterra cayeron en 40 mil toneladas, llegando solo a 522.600 toneladas, pero en cambio subió considerablemente a Holanda, donde llegó a 354.000 toneladas, mientras en 1933 solo había sido de 123.000. El tonelaje enviado a este país, es casi todo de tránsito para Alemania. Las exportaciones a Bélgica casi doblaron, de 15.000 a 28.000 y, bajo la rúbrica de «otros países», se registra también aumento: de 6.000 en 1934 a 61.000 el último año.

Los precios en general han sido bajos, por la apremiante necesidad en que puso a las empresas la fuerte existencia acumulada.

LA MARINA MERCANTE MUNDIAL

El total de vapores, buques a motor y veleros que en el año último por naufragios, desguaces, etc., etc., han desaparecido, suman 63.727.000 tons., con una baja de 690.820 respecto a igual fecha de 1934. La Gran Bretaña tuvo baja de 334.503 tons.; Francia, 272.917; Estados Unidos, 192.787, y Panamá, 134.521.

He aquí la distribución por países de las flotas y las altas o bajas registradas en veinte años (exceptuando los veleros):

PAISES	1935	DIFERENCIA ENTRE	
		1935 y 1925	1935 y 1914
Gran Bretaña e Irlanda	17.298.000	- 2.007.000	- 1.594.000
Dominios británicos.	2.986.000	+ 383.000	+ 1.354.000
Dinamarca.....	1.099.000	+ 77.000	+ 329.000
Francia.....	2.989.000	+ 331.000	+ 1.067.000
Alemania.....	3.693.000	+ 687.000	- 1.442.000
Grecia.....	1.711.000	+ 816.000	+ 890.000
Holanda.....	2.554.000	+ 34.000	+ 1.082.000
Italia.....	2.838.000	+ 93.000	+ 1.408.000
Japón.....	4.086.000	+ 166.000	+ 2.373.000
Noruega.....	3.967.000	+ 1.349.000	+ 2.010.000
España.....	1.164.000	+ 21.000	+ 280.000
Suecia.....	1.541.000	+ 287.000	+ 526.000
Estados Unidos.....	12.145.000	- 2.064.000	+ 7.858.000
Otros países.....	5.656.000	+ 2.090.000	+ 2.177.000

Mientras en 1914 el carbón, como medio de propulsión, representaba el 88,84 por 100 del total de la flota, en 1935 quedó reducido al 50,15. Por el contrario, en igual período, el aceite combustible para calderas aumentó del 2,65 al 30,65, y el aceite en máquinas de combustión interna, del 0,45 al 17,42. En cambio, los veleros y gabarras sin propulsión mecánica descendieron del 8,06 al 1,78.

LOS VALORES NAVIEROS

La cotización de los valores navieros en Bolsa en la última quincena no ha variado, manteniéndose los cambios anteriores.

Las acciones de Sota y Aznar repiten curso a 400, pero hay algún papel; siguen las Vascongadas a 200; las Uniones están entre 200 y 205; las Nerviones cotizan a 400; las Bachis se demandan a 350 y las Amayas a 175.

MUTUALIDAD DE EMPRESAS MINERAS

Con atento B. L. M. del gerente de la Mutualidad de Empresas Mineras e Industria de Asturias, D. José Saenz de Santa María y Alonso, hemos recibido un ejemplar de la Memoria y Balances de dicha Mutualidad, correspondientes al ejercicio de 1935.

Esta Mutualidad, que tiene asegurados veintitres mil cuarenta y uno obreros, cuyos

jornales importan 60.514.722,60 ptas., percibe por cuotas ordinarias 1.404.254,70 pesetas, cuotas complementarias, 6.315,92 y tiene un fondo de reserva de 80.338,41, lo que hace un capital de 1.400.900,12 pesetas.

De ello resulta que la Mutualidad se desenvuelve prósperamente, atendiendo con toda regularidad los siniestros que se producen en el personal de las minas.

Por ello felicitamos a dicha Mutualidad y en especial a su digno gerente Sr. Sanz de Sta. María, y su presidente D. Antonio Lucio.

LA EVOLUCIÓN ECONÓMICA Y

SOCIAL DE LA U. R. S. S. —

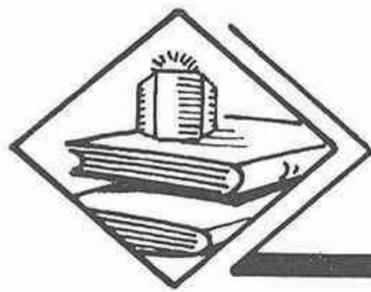
El Sr. Lewis L. Lorwin, consejero económico de la Oficina Internacional del Trabajo, anteriormente de la Brookings Institution, de Washington, y el Sr. Abramson, miembro de la Sección de Informaciones generales del mencionado organismo internacional, tuvieron ocasión durante los meses de setiembre y octubre de 1935 de visitar la Unión soviética, resumiendo en un artículo de 35 páginas algunas de las informaciones y de las impresiones recogidas durante el viaje.

En atención al interés que presenta la evolución económica y social de la U. R. S. S., ha creído útil la «Revista Internacional del Trabajo» la publicación de dicho estudio en el número de febrero.

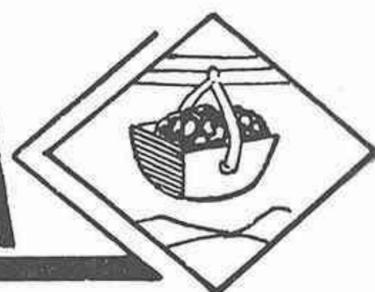
No se han propuesto los autores dar un cuadro completo de la situación de la U. R. S. S., sino que sólo han tratado de destacar las transformaciones más importantes que están en vía de realización. Las opiniones expuestas en este artículo, deben considerarse como la expresión de sus concepciones personales.

EL MOVIMIENTO MARÍTIMO DE LONDRES

Durante la semana que terminó el 6 de marzo, utilizaron el puerto de Londres 969 buques, por 1.006.812 toneladas. De ellos, 483 (por 779.439 tons.) iban o venían destinados de puertos del Imperio inglés; otros 486 (227.373) sirvieron al tráfico costero.



LEGISLACIÓN MINERA



AUTORIZANDO LA FUSIÓN DE D. AGUSTÍN FERNÁNDEZ BOSCH Y D. GABINO FELGUEROSO GONZÁLEZ, ALMACENISTAS SINDICADOS DEL PUERTO DE SEVILLA

Vista la instancia de D. Francisco García Moriyón, representante de D. Gabino Felgueroso González, solicitando aprobación a la creación de la entidad Agustín Fernández Bosch, almacenista de carbones del puerto de Sevilla:

Considerando que la fusión de negocios de carbones entre los señores D. Agustín Fernández Bosch y D. Gabino Felgueroso está autorizada en el Reglamento del Sindicato de Almacenistas e Importadores de Carbón del puerto de Sevilla,

De conformidad con el Comité ejecutivo de Combustibles, vengo en autorizar la fusión de los negocios de carbones de D. Agustín Fernández Bosch y D. Gabino Felgueroso González, almacenistas sindicados del puerto de Sevilla, que ha dado lugar a la creación de la nueva entidad que gira bajo la razón social «Agustín Fernández Bosch», que estará constituida con todos los derechos y obligaciones que tenían los componentes de dicha fusión.

Madrid, 17 de Marzo de 1936.

RESOLVIENDO LA INSTANCIA DE SUÁREZ Y COMPAÑÍA S. A., SOLICITANDO LA APROBACIÓN DE LA CESIÓN A SU FAVOR DE S. A. SUÁREZ, DE VILLAGARCÍA DE AROSA :—: :—:

Vista la instancia de Suárez y Compañía, S. A., solicitando aprobación de la cesión a su favor de los negocios de carbón de la S. A. Suárez, de Villagarcía de Arosa:

Considerando que el Reglamento del Sindicato de Almacenistas e Importadores de las rías de Vigo, Marín y Arosa no se opone a la cesión de los derechos y obligaciones de la S. A. Suárez en favor de la entidad Suárez y Compañía, S. A.,

De acuerdo con la propuesta del Comité ejecutivo de Combustibles, vengo en autorizar el traspaso solicitado por la entidad Suárez y Compañía, S. A., de Vigo, en virtud del cual se subroga en los derechos y obligaciones que pudieran corresponderle dentro del Sindicato de Almacenistas e Importadores de Carbón por haber adquirido los negocios de la S. A., anónima Suárez, de Villagarcía.

Madrid, 19 de Marzo de 1936.

ANUNCIANDO HALLARSE VACANTE

LA PLAZA DE JEFE DEL DISTRITO

MINERO DE CIUDAD REAL ::: :::

Vacante la plaza de Jefe del Distrito minero de Ciudad Real, esta Subsecretaría ha tenido a bien disponer se anuncie la provisión de la misma entre Ingenieros Jefes del Cuerpo Nacional de Minas, en servicio activo, de acuerdo con lo que dispone la Orden ministerial de 21 de Junio de 1934 («Gaceta» del 24).

Los aspirantes de la referida vacante la solicitarán de la Sección de Personal de los Cuerpos facultativos y especializados (Subsección 1.ª Personal de Minas) de esta Subsecretaría, durante el plazo de veinte días hábiles, por el conducto reglamentario de sus Jefes, a contar del día siguiente al de la publicación de este anuncio en la «Gaceta de Madrid», y expirando el mismo a las trece horas del día en que corresponda el vencimiento.

Madrid, 27 de Febrero de 1936.

TRITON

PINTURA PATENTE PARA BARCOS

OLESA
MADRID

Norusto

PINTURA-ESMALTE ANTICORROSIVA

INFORMACIÓN PARA MINAS

MINAS

Conforme a lo dispuesto en el artículo 3.º del Real decreto de 21 de enero de 1928, de la Presidencia del Consejo de Ministros, se declara franco y registrable, con carácter definitivo, el terreno comprendido por las minas que se detallan a continuación, caducadas en 31 de diciembre de 1935, por falta de pago de canon de superficie:

131, «Abandonada», de hierro, de 8,39 hectáreas, en Oviedo.

6.285, «La Superior», de hulla, de 16 hectáreas, en Piloña.

8.989, «Número once», de hulla, de 20 hectáreas, en Sobrescobio.

8.090, «Número doce», de hulla, de 20 hectáreas, en Sobrescobio.

10.257, «Rescatada», de hulla, de 60,46, 44 hectáreas, en Langreo.

10.466, «Teressia 4.ª», de hierro, de 11 hectáreas, en Riosa.

11.465, «Segura», de hulla, de 84 hectáreas, en Quirós.

12 101, «Justa», de hulla, de 20 hectáreas, en Quirós.

12.748, «La Prometida», de hulla, de 90 hectáreas, en Lena.

14.665, «Siete de Junio», de hulla, de 74 hectáreas, en Lena.

15.208, «Aumento a Constancia», de hierro, de 8 hectáreas, de San Tirso, en Ables.

17.260, «Demasia a Siete de Junio», de hulla, de 1,80 hectáreas, en Lena.

17.320, «Siete de Junio 3.ª», de hulla, de 9 hectáreas, en Lena.

17.420, «Rómulo», de hierro, de 40 hectáreas, en Piloña.

17.368, «Irurabat», de hierro, de 20 hectáreas, en Parres.

17.579, «Nuevo Empalme», de hierro, de 67 hectáreas, en Parres.

17.978, «Demasia a Prometida», de hulla, de 4.49,87 hectáreas en Lena.

18.040, «Demasia a Siete de Junio», de hulla, de 4,90,20 hectáreas, en Lena.

19.306, «Rescatada», de hulla, de 70 hectáreas, en Quirós.

19.492, «Mercedes», de hulla, de 11 hectáreas, en Lena.

19 731, «Ampliación a Rescatada», de hulla, de 14 hectáreas, en Quirós.

19.892, «Carmen» de hulla, de 37 hectáreas, en Laviana.

20.198, «Carmen 2.ª», de hulla, de 9 hectáreas, en Laviana.

20.274, «La Aburrida», de hulla, de 4 hectáreas, en Laviana.

20.674, «Ampliación a Dos Amigos», de hulla, de 135 hectáreas, en Cangas del Narcea.

20.768, «Blanca Flor», de hulla, de 11 hectáreas, en Lena.

21 617, «Covadonga», de hulla, de 51 hectáreas, en Aller.

21.692, «Covadonga 2.ª», de hulla, de 89 hectáreas, en Aller.

21.815, «Carmen», de hulla, de 4 hectáreas, en Piloña.

22.029, «Manuela», de hulla, de 5 hectáreas, en San Martín del Rey Aurelio y Laviana.

22.473, «Julita», de hulla, de 25 hectáreas, en Lena.

22.599, «Ampliación a Aburrida», de hulla, de 10 hectáreas, en San Martín del Rey Aurelio y Laviana.

23.342, «Fortuna», de hulla, de 18 hectáreas, en Candamo.

23.507, «Amparo», de hulla, de 19 hectáreas, en Teverga.

23.614, «La Amarilla», de hierro, de 17 hectáreas, en Teverga.

11.179, «Teresita», de C. José Riaño, de hulla, de 12 hectáreas, en Siero.

15.754, (bis) «Demasia a Teresita», del mismo, de hulla, de 3,4725 hectáreas, en Siero.

23.257, «María Antonia», de don Agustín Antuña, de 51 hectáreas en Llanera.

22.265, «Maruja», de Enrique G. Tuñón, de hulla, de 100 hectáreas, en Teverga.

23.324, «Concepción», de Manuel Alonso, de hulla, de 24 hectáreas, en Aller.—(B. O. de 20 de marzo de 1936).

TÍTULOS DE PROPIEDAD

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

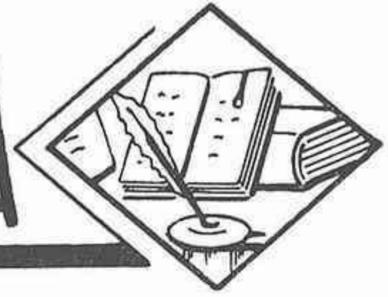
23.746, «Soledad», de hierro, de 40 hectáreas, en Grado, de don Manuel B. Fernández, de Mieres.

23.732, «Santa María», de hierro, de 70 hectáreas, en Grado de don Harold Wilson, de Londres.

23.748, «Entralgo», de hulla, de 20 hectáreas, en Caso, de don Arturo León Zapico, de Laviana.—(B. O. de 26 de marzo de 1936).



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



DISPONIENDO SE LIBRE A LA COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA LA CANTIDAD QUE SE INDICA

Ilmo. Sr: Este Ministerio, de acuerdo con lo propuesto por la Dirección general de la Marina mercante, y estando ejercida oportunamente la crítica del gasto por la Intervención general de la Administración del Estado, ha dispuesto se libre en firme a la Compañía Trasmediterránea la cantidad de un millón seiscientos noventa y ocho mil quinientas cuarenta y cinco pesetas setenta y nueve céntimos (1.698.545,79 pesetas), como importe líquido de la subvención de pesetas un millón 720.917,72 que le corresponde percibir en el mes de Marzo actual, de conformidad con lo establecido en la Orden ministerial de 20 de Agosto 1934 («Gaceta» n.º 246), y con cargo al capítulo 3.º, art. 4.º, agrupación 10, concepto único del presupuesto vigente de esta Dirección general para el primer trimestre del corriente año.

Madrid, 12 de marzo de 1936.

DECRETO SOBRE LAS INDEMNIZACIONES EN CASO DE ACCIDENTES DEL TRABAJO DE LOS OBREROS DE CARGA Y DESCARGA EN BUQUES

Artículo único. Se restablece en toda su integridad los efectos del artículo 37 del Re-

glamento de 31 Enero de 1933, en concordancia con el 22 de texto refundido de la legislación de Accidentes del trabajo en la Industria, y, por tanto, quedan derogados los Decretos de 29 de Marzo y 10 de Julio de 1935, que modificaron el sistema de indemnizaciones en los casos de accidentes del trabajo de que pudieran ser víctimas los obreros dedicados a las faenas de carga y descarga de buques en el litoral español y Protectorado de España en Marruecos.—Madrid 26 de Marzo de 1936.

ANUNCIANDO QUE HA SIDO RATIFI- CADO Y PUESTO EN VIGOR EL CON- VENIO RELATIVO AL CONTRATO DE ENROLAMIENTO DE LOS MARINOS ::

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

España, 23 de Febrero de 1931.

Alemania, 20 de Septiembre de 1930.

Australia (2), 1.º de Abril de 1935.

Bélgica (3), 3 de Octubre de 1927.

Gran Bretaña e Irlanda del Norte, 14 de Junio de 1929.

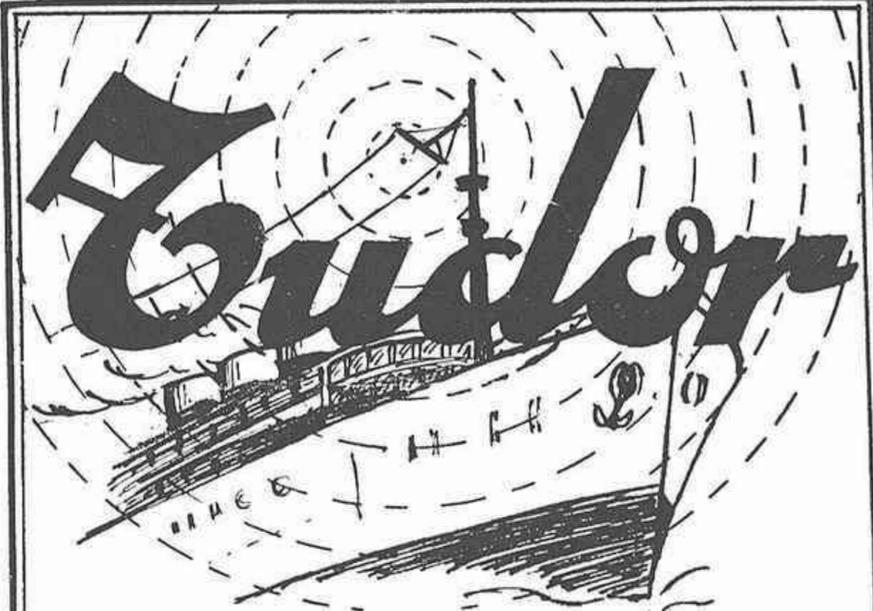
Bulgaria, 29 de Noviembre de 1929.

Colombia, 20 de Junio de 1933.

Cuba, 7 de Julio de 1928.

Estonia, 10 de Mayo de 1929.

Francia, 4 de Abril de 1928.



**BATERIAS ESPECIALES PARA TELE-
GRAFIA 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

India, 31 de Octubre de 1932.
 Estado libre de Irlanda, 5 de Julio de 1930.
 Italia (4), 10 de Octubre de 1929.
 Luxemburgo, 16 de Abril de 1928.
 Méjico, 12 de Mayo de 1934.
 Nicaragua, 12 de Abril 1934.
 Polonia, 8 de Agosto de 1931.
 Uruguay, 6 de Junio de 1933.
 YugoSlavia, 30 de Septiembre de 1933.

Congo belga y a los territorios puestos bajo el mandato de Bélgica.

(4) Esta ratificación se aplica igualmente a las colonias italianas.

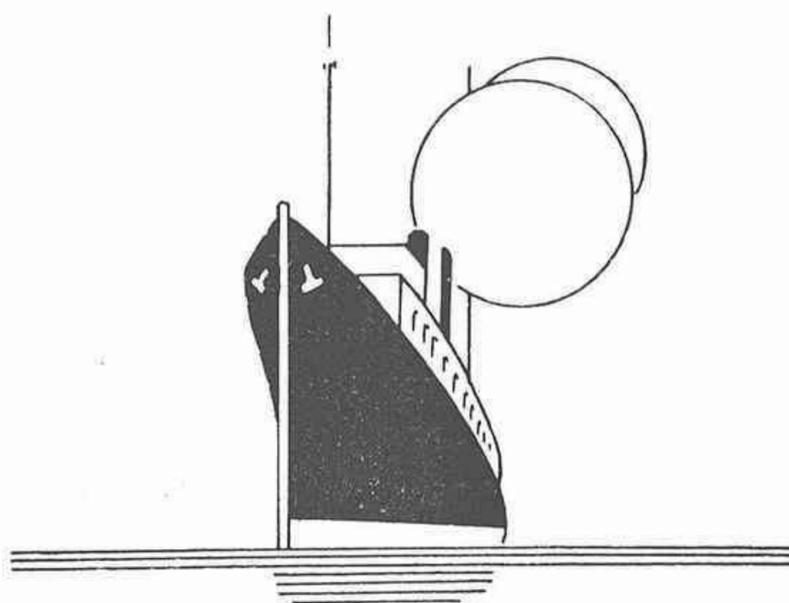
Madrid, 26 de Marzo de 1936.

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

(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 la ratificación.

(2) 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.

(3) Bajo reserva de ulteriores decisiones en lo que se refiere a la aplicación del Convenio al



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

MAQUINARIA EN GENERAL Y ACCESORIOS
 PARA MINAS Y LA MARINA

MARQUES DE SAN ESTEBAN, 66
Teléfono 11-16 GIJÓN Apartado 27

VARADERO del FOMENTO

Propietario: BERNARDO ORTEA

GIJÓN

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES NAVALES

Carro varadero para buques hasta 1.000 toneladas

PRECIOS REDUCIDOS PARA LAS OPERACIONES DE SUBIDA, BAJADA Y ESTANCIA

SOLICITASE TARIFA DE PRECIOS

S. A. Depósito de Carbones de Tenerife

— GIJÓN —

CARBONES

Consignatarios :-: Fletamentos

Agencia de las Compañías Hamburguesas

(Servicio directo a CUBA y MEXICO)

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

HISPANO RADIO MARITIMA

Alcalá, 16 - MADRID

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

Aparatos automáticos de alarma de los mismos sistemas

SONDAS ULTRASONORAS LANGEVIN FLORISSON

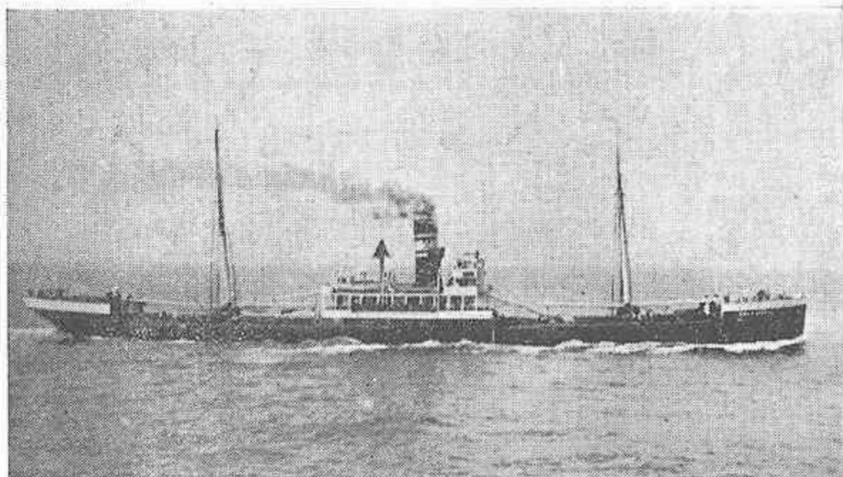
Esta Compañía tiene a su cargo las estaciones de la casi totalidad de los buques españoles de pasaje, carga y pesca, y posee la exclusiva en España para la explotación de dichos aparatos

Pídanse detalles y presupuestos a

HISPANO RADIO MARÍTIMA, MADRID - Alcalá, 16

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

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



JOAQUIN VELASCO

LANGREO, 2

— GIJÓN —

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

VAPORES:



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

DOMINGO MUMBRÚ

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS

BARCELONA

Telegramas } DOBRÚ
Telefonemas }

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

VICENTE LLORET BUFORN

SUCESOR DE

VICENTE LLORET MARTINEZ

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

Villajoyosa (Alicante)

CALADEROS DE PESCA

SEGUNDA EDICIÓN

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

Planos especiales nuevos para el bonito a 35 pesetas

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

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

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

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

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

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

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

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

Capitán MIGUEL MORALES ALMIÑANA,

Calle Rosario, núm. 43, 2.º — CADIZ

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

SENABRE

CORDELERÍA Y REDES
VAPORES PESQUEROS

VILLAJOYOSA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

CADIZ: Plocia, 13.

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

VILLAJOYOSA (Casa Central).

TELÉFONOS:

N.º 2734

N.º 2724

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

JOSE MARIA CANDINA

EN SUCESIÓN

CONSIGNATARIO DE BUQUES

FLETAMENTOS :: SEGUROS

COMPRA-VENTA DE BUQUES

Dirección telegráfica: CANDINA

TELÉFONO N.º 11.721

APARTADO N.º 520

Campa de Albia, 1

BILBAO

COMPañIA EUSKALDUNA

DE CONSTRUCCION Y REPARACION DE BUQUES

BILBAO

ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE CONSTRUCCIONES NAVALES

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

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

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

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

Dirección postal, Apartado 13 - Bilbao

Dirección telegráfica, Euskalduna - Bilbao

SOCIEDAD INDUSTRIAL ASTURIANA

FABRICAS DE MOREDA Y GIJON

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

Espino artificial, puntas de parís, hoja de lata

Para la correspondencia y pedidos dirigirse al Director de las

Fábricas de MOREDA y GIJON. - GIJON (Asturias)

Apartado 26 :: Telegramas: Moreda y Gijón

Fábrica de Metales de Lugones

ALAMBRE de cobre electrolítico de todos los diámetros

Id. de bronce silencioso » » » »

Id. de latón » » » »

BARRAS de cobre de todos los diámetros

Id. de latón » » » »

CHAPAS de latón de todas dimensiones

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

Minas de Carbón en Aller (Moreda)

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

Minas de Hierro en Belmonte

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

Telegramas y Telefonemas: TARTIERE

Gumersindo Junquera

GIJÓN - MUSEL

Armador - Consignatario de Buques
Carbones - Fletamentos



V A P O R E S

LUIS ADARO..... 3.400 Tons.

GUMERSINDO JUNQUERA 5.800 »

MARUJA Y AURORA..... 6 850 »

TELEFONO 17-00 - APARTADO 176

Telegramas: JUNSECA-GIJÓN

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

ANGEL ALVAREZ, S. en C. - Avilés

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

GRANDES ALMACENES DE SAL

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

Telegramas } ANGELVAREZ APARTADO NÚM. 31
Telefonemas }
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

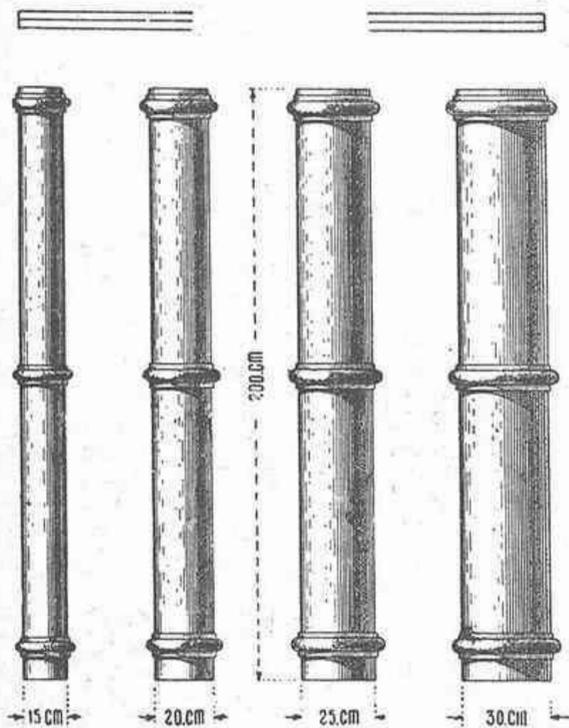
G I J Ó N

(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^o de New-Orleans, LA.

(Servicio regular entre los puertos del Golfo y España)

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

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

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

GIJÓN

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-1.^o

Apartado 71 - Teléfono 18-00

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

Fábrica en

LUCHANA-ERANDIO

(Bilbao)

MARCA REGISTRADA



HOLZAPFEL

Unicos agentes y fabricantes

en España de las afamadas

Pinturas "HOLZAPFEL"

LAS MEJORES DEL MUNDO Y LAS DE MAYOR CONSUMO MUNDIAL

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

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

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

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

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

«FUNNEL PAINT». — Pintura 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 «ODICO» (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: G. de Zabala — Id. en Oviedo: Paulino G. González