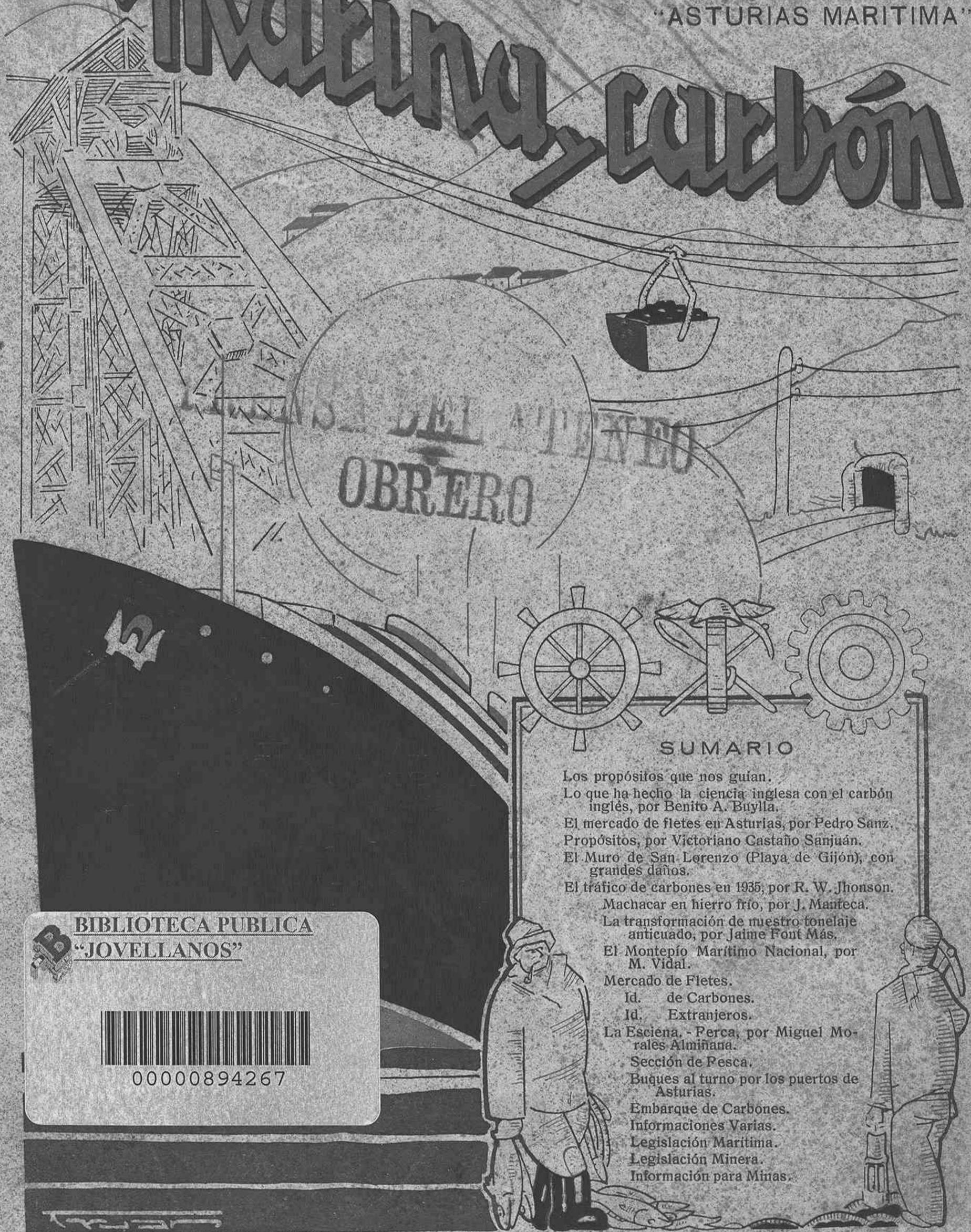


SEGUNDA EPOCA DE

"ASTURIAS MARITIMA"

# Martina y Carbón



COMUNIDAD DEL OBRERO

## SUMARIO

- Los propósitos que nos guían.
- Lo que ha hecho la ciencia inglesa con el carbón inglés, por Benito A. Buylla.
- El mercado de fletes en Asturias, por Pedro Sanz.
- Propósitos, por Victoriano Castaño Sanjuán.
- El Muro de San Lorenzo (Playa de Gijón), con grandes daños.
- El tráfico de carbones en 1935, por R. W. Jhonson.
- Machacar en hierro frío, por J. Manteca.
- La transformación de nuestro tonelaje anticuado, por Jaime Font Mas.
- El Montepío Marítimo Nacional, por M. Vidal.
- Mercado de Fletes.
- Id. de Carbones.
- Id. Extranjeros.
- La Esciena. - Perca, por Miguel Morales Almiñana.
- Sección de Pesca.
- Buques al turno por los puertos de Asturias.
- Embarque de Carbones.
- Informaciones Varias.
- Legislación Marítima.
- Legislación Minera.
- Información para Minas.

BIBLIOTECA PUBLICA  
"JOVELLANOS"



00000894267

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

ALMACENISTAS DE EFECTOS 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 telegráfica: “JULIAREDES”

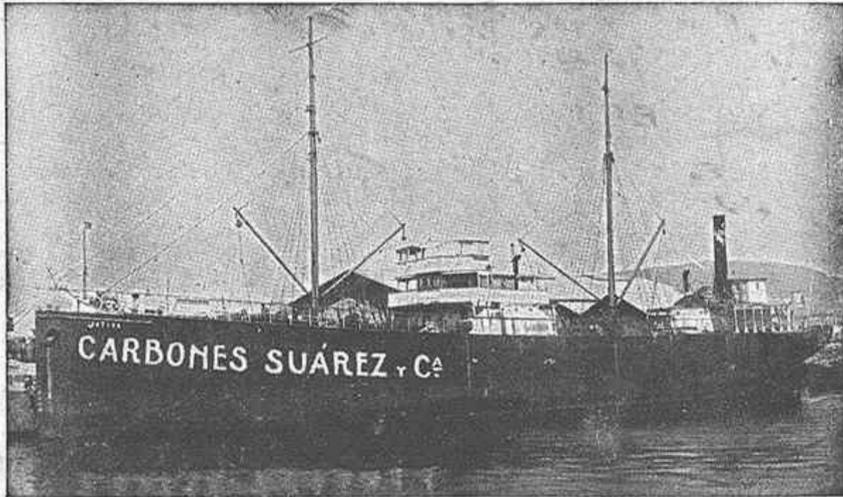
Leche en polvo

## “SAM”

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

Fábrica en Renedo (Santander)

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



## SUAREZ Y C.<sup>IA</sup> S. A.

Depósitos flotantes y terrestre de Carbón y Gas-Oil

Importación y venta de Sal

CASA CENTRAL: VIGO - Teléfono 1466

SUCURSALES en MARIN, VILLAGARCIA y SANTIAGO

Tele <sup>gramas</sup> / <sub>fonemas</sub> SUARECES

## FACTORÍA NAVAL HIJOS DE J. BARRERAS, S. A. VIGO

Maquinaria :: Calderería :: Fundición  
Varaderos :: Construcciones metálicas

Especialidad en Buques pesqueros

## SENABRE

CORDELERÍA Y REDES  
VAPORES PESQUEROS

VILLAJYOYA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

CADIZ: Plocía, 13.

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

VILLAJYOYA (Casa Central).

TELÉFONOS:

N.º 2734

N.º 2724

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

## Andrés Ruiz de Velasco

Cabo Noval, n.º 5. — OVIEDO

Carmen, 30, 32 y 34. — GIJÓN

Consignaciones - Fletamentos - Carbones - Seguros

AGENCIA DE ADUANAS - WAGON LITS/COOK

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

## FILATURAS VALENCIANAS REDÓN, S. A.

Fábrica en Paterna - Telf. 22



Valencia, Ruiz de Lihory, 7 - Telf. 15453

Fabricación especial— con patente de invención y procedimiento exclusivo de elaboración— de HILOS DE CÁÑAMO BLINDADOS con la total integridad y largo de fibras, PARA LA CONFECCIÓN DE TODA CLASE DE ARTES DE PESCA



Confección de Artes para la Pesca de «PAREJA», «TRAWLER», «BACÁ» y demás aparejos de arrastre. Píolas, palangres, Trasmallos, Sondas, Malletas, etcétera, etcétera. Las características de nuestros géneros son la calidad insuperable y los mejores precios.

A. 894268



# "EL ÁNCORA"

## EFECTOS NAVALES

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

ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

**GIJÓN**

MUELLE, 30

TELÉFONO 31-38

Direc. Telg.: ÁNCORA

### BANCO MINERO INDUSTRIAL DE ASTURIAS

GIJÓN

CAPITAL: 10.000.000 DE PESETAS

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

Compra-venta de monedas y billetes extranjeros

CAJA DE AHORROS

Intereses que abona: 3 por 100 anual

Dirección Telegráfica: BANMINAS

### ABAITUA Y COMPAÑIA

Representantes de la Sociedad Metalúrgica DURO - FELGUERA

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

SEGUROS MARÍTIMOS

Telegramas "Abaituaco" - Teléfono 15.755

BILBAO - Plaza Elíptica, n.º 1

# Hijos de CASIMIRO VELASCO

Telegramas y Telefonemas: CASIMIRO

Apartado núm. 67

GIJÓN

Teléfono 24-18

AGENTES DE LAS LÍNEAS DE NAVEGACIÓN:

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 principales puertos de Europa y América con conocimiento directo

CASA EN BILBAO:

Barroeta Aldamar, 2 - 1.º

Teléfono 18315

Telegramas: "CASMIR"



# 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

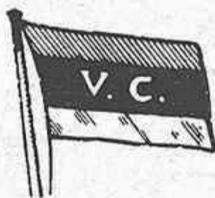
DELEGACIONES EN TODOS LOS PUERTOS

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

# Revista "MARINA Y CARBÓN"

Apartado 232 - Teléfono 2183 - GIJON - Redacción y Administración: M. de San Esteban, 11

## TARIFA DE ANUNCIOS POR INSERCIÓN

Cubierta exterior ..	{	Plana completa. 60 ptas.	}	1/8 de plana.... 150 ptas. al año (sin descuento)	
		Media plana.... 35 id.		Descuentos. {	Contratos por un semestre . 10 %
		Cuarto plana... 20 id.			Contratos por un año ..... 25 %
Cubierta interior...	{	Plana completa. 50 ptas.	}	Los anuncios en texto no tienen descuento.	
		Media plana .... 30 id.		Suscripción por un año a la Revista... 25 ptas.	
		Cuarto plana. .. 15 id.			Id. por un semestre ..... 13 id.
Demás hojas.....	{	Plana completa. 40 ptas.	}	Los anunciantes recibirán la Revista gratis.	
		Media plana .... 22 id.			
		Cuarto plana... 12 id.			



REVISTA QUINCENAL

MINERIA - NAVEGACION - PESCA - INDUSTRIA - COMERCIO

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

## AL COMENZAR

## LOS PROPÓSITOS QUE NOS GUIAN

*Esta Revista no es realmente una nueva publicación, aunque este sea su primer número con el título de MARINA Y CARBÓN, puesto que en el último de «Asturias Marítima» dimos cuenta de esta transformación para tratar con toda amplitud temas marítimos y mineros, dos industrias que son el eje económico de Asturias y de gran importancia para nuestro país. Somos, por tanto, como ya hemos indicado, la continuación de la Revista «Asturias Marítima» en la que tantas batallas hubimos de librar en defensa de la navegación y de la industria minera, dignas ambas de mejores destinos que los que les cupo en suerte, y a consecuencia de lo cual están atravesando grandes vicisitudes.*

*Nuestros propósitos no son otros que los de perseverar en los temas que nos llevaron a fundar la Revista cuyo título hemos sustituido por el actual, en la que hicimos derroche de energías y entusiasmos por defender lo que entendemos es un deber de patriotismo, dado lo que ello supone en bien de nues-*

*tra economía nacional. Energías y entusiasmos nos quedan aún sobrados para emplearlos en MARINA Y CARBÓN, por lo que prometemos seguir luchando con el mis-*

*mo tesón de antes, mucho más estando, como estamos ahora, avalados por colaboraciones competentísimas y de alto nombre que darán a esta publicación un tono de mejor calidad, cual corresponde a la defensa de tan preciados intereses. Nosotros pondremos aquí*

*nuestra juventud y modesta inteligencia; otros pondrán su sabiduría y su prestigio, y entre todos crearemos el baluarte que España necesita para la defensa de dos importantísimas industrias base de nuestra economía: la marítima y la minera.*

*Entendemos que con lo expuesto y lo ya manifestado en el último número de «Asturias Marítima» es lo suficiente para que se conozcan nuestros propósitos.*

*Terminamos deseando a nuestros lectores y anunciantes, muchas prosperidades en el año que hoy comienza.*

**A NUESTROS LECTORES**

**Por dificultades surgidas en el momento de registrar el título de esta Revista, y a fin de evitar confusiones que perjudicasen su difusión en el mercado nacional, hemos decidido que en vez de denominarse «Mar y Carbón», como en un principio anunciamos, se titule MARINA Y CARBÓN, industrias a las que ha de dedicar todos sus esfuerzos esta publicación.**

## EJEMPLO PARA NUESTRA HULLA

# LO QUE HA HECHO LA CIENCIA INGLESA CON EL CARBÓN INGLÉS

Inglaterra es la única nación del mundo que tiene oficialmente reglamentado el estudio de la importancia y del aprovechamiento integral de su combustible sólido. En la «Fuel Research Board» posee un Centro consultivo e investigador, creado por el Gobierno y orientado en el sentido de satisfacer las más urgentes necesidades técnicas.

Todas las variadas derivaciones del complejo problema del carbón, ya motivadas por su abundancia local, ya dimanadas del choque de sus derivados con otros recursos naturales directos, son minuciosamente estudiados, en sus laboratorios, por hombres de la máxima autoridad científica provistos de los más amplios medios económicos.

El Gobierno inglés ha entendido que ese era el camino mejor para tutelar sus industrias básicas y — aún mostrándose, a veces, severo con su «Fuel Research Board» — no dejó nunca de protegerla y alentarla hacia un progreso que ya comienza a tocar en el árduo problema de los *combustibles de motor por hidrogenación del carbón en fase líquida*.

Las actividades de la «Fuel Research Board», a pesar de extenderse hasta horizontes muy lejanos, no solo son de gran intensidad científica sino también de inmediata realidad práctica. En el año pasado, por ejemplo, continuó y acometió esta Organización modelo, los siguientes asuntos:

YACIMIENTOS CARBONÍFEROS INGLESES. — Ya desde su fundación se dedica, este Centro, al estudio geológico y químico de los campos hulleros de la Gran Bretaña. Ha publicado, hasta el momento presente, muchas Monografías en este sentido; en ellas señala no solo la textura petrográfica del lecho para pre-

cisar las mejores condiciones de explotación, sino que marca las variaciones en la composición elemental e inmediata del carbón en las diversas capas del pozo. De esta suerte, sugiere a los propietarios de las minas ideas prácticas para el mejor provecho de sus carbones. Y, por otra parte, cataloga de una manera rigurosa los tesoros nacionales de combustible sólido relacionándolos con el mejor empleo de sus variadas calidades. Tiene realizado el árduo trabajo de selección, que las naciones imprevisoras — como España — habrán de hacer necesariamente — y, como se comprenderá, de una manera atropellada e incompleta — en el momento en que una restricción bélica, u otra causa semejante, les obligara a *nacionalizar* sus primeras materias con vistas a transformarlas en los productos útiles objeto de la restricción. Y, por fortuna para ellos, lo tiene hecho con la unidad de criterio que le da una sola dirección y un trabajo sistemático y uniforme.

LOS FINOS DE HULLA. — Los *finos* constituyeron el motivo de algunos de sus trabajos de investigación en el año transcurrido. Los *setenta y siete millones* de toneladas de carbón que extrae y clasifica por año Inglaterra, la exigieron no despreciar el porcentaje de *finos* que el lavado arrastraba y desperdiciaba.

Y de esta suerte la «Fuel Research Board» se dedicó a hacer ensayos metódicos de separación de *finos* de hulla por medio de mesas neumáticas o de aparatos de flotación.

También estudió procedimientos de fractura de los *gruesos* en modo de evitar lo más posible la pulverización.

DESTILACIÓN. — Ensayó, asimismo, tres métodos generales de destilación de hullas a *alta* y *baja* temperatura:

I.—En *retortas verticales*; con la novedad de inyectar, al final de la operación, vapor de agua. Con ello logró el resultado de un aumento de 10 a 11 por 100 en el rendimiento en calorías-gas.

II.—En *retortas verticales de marcha continua*; instaladas en la «Estación de ensayos de Greenwich». Se propuso, de esa manera, conocer exactamente la resistencia y duración de dichas retortas. Y, sobre todo, efectuó con ellas ensayos conducentes a seleccionar las mejores clases de carbón que pudieran ser destiladas a *baja temperatura*.

III.—En *hornos de cámara vertical*; en los que investigó la *coquificación* de diversas mezclas de carbones con vistas a producir sistemáticamente, el mejor *coque*.

BENZOL Y ALQUITRANES.—Los estudios semi-industriales de esta gran entidad inglesa condujeron a un desarrollo verdaderamente notable la industria de la destilación del carbón en la Gran Bretaña. Se calculan en unas *ciento sesenta mil* toneladas de benzol que se producen anualmente.

Por otra parte; los *hidrocarburos ligeros* obtenidos por la *destilación a baja temperatura* de la hulla del Reino Unido, trabajados por procedimientos ideados, reunidos y perfeccionados por la «Fuel Research Board», ya han entrado en el consumo habitual de la flota naval y aérea de Inglaterra. Y así, *dos mil* toneladas de gasolina de *alquitrán primario* fueron utilizadas, en 1933-1934 para calentar las calderas de la marina de guerra. Y, previo un ensayo, en el mismo año de 1933, de un carburante de motor, de la misma naturaleza, por una escuadrilla del «Royal Air Force», se impulsan, en la actualidad, por el mismo medio, siete escuadrillas de aviones.

*Hidrogenación*.—No fué, Inglaterra, de las naciones más remisas en aprovecharse de las geniales orientaciones de Federico Bergius en este importantísimo camino de la *fluidificación de la hulla*. Al contrario: inició, al mismo tiempo que Alemania, sus estudios acerca de la hidrogenación tanto del carbón sólido co-

mo del alquitrán primario. Y, hasta se ha adelantado a su compañera en la realización práctica de la conversión del carbón bituminoso en petróleo. Mientras que Alemania construyó a principios del 1934, su primer fábrica de ensayo semi-industrial (según referencias de M. Pier, ingeniero de la I. G. Farbenindustrie) en Ludwigshaven, hidrogenando *veinte* toneladas diarias de hulla, Inglaterra, ya en 1930-31, dió por terminados sus trabajos preparatorios, en un taller de escala semi-técnica, que reducía *quince* toneladas por jornada, para elevar, en 1933, su magnífica Fábrica de Billingham con una capacidad de trabajo de *quinientas* toneladas diarias.

La «Fuel Research Board», por su parte, siguió las investigaciones, en pequeño, para resolver problemas interesantes parciales, en dos direcciones distintas:

I.—*Hidrogenación de alquitrán primario*.

II.—*Hidrogenación catalítica de hulla*.

Estableció, para la primera, una oficina experimental en Greenwich, hidrogenando, en marcha continua, hasta la temperatura de 400 grados y la presión de 400 atmósferas, algunos kilogramos diarios de alquitrán primario, procedente de sus destiladores a baja temperatura. Construyó un utillaje que pudiese también trabajar a 400 atmósferas, empleando como material un acero al cromo níquel-molibdeno, con un grueso de pared de 25 milímetros.

Todavía sus conclusiones están en régimen de estudio.

Para la segunda enderezó sus actividades hacia el importantísimo problema de la investigación de las causas que pudieran modificar la velocidad de dicha hidrogenación. El efecto catalítico de los *metales raros* contenidos en las cenizas de las hullas no le pasó inadvertido. Y, comenzó a trabajar, como cuestión previa, en el análisis espectroscópico de estas cenizas.

Por múltiples ensayos preliminares se dió cuenta de que, en efecto, pequeñas cantidades de impurezas minerales influyen, de manera decisiva, sobre la aptitud de un carbón para ser transformado en esencia.

ACEITES LUBRIFICANTES. — Percatada de la importancia que, para Inglaterra, suponía la preparación, dentro de las islas, de aceites de engrase, comenzó, en Greenwich, los intentos, aún no realizados, de transformar las porciones pesadas de sus alquitranes primarios en aceites lubricantes. El mal éxito no detuvo sus iniciativas y continúa incesantemente sus experiencias.

CARBÓN PULVERIZADO. — Los problemas que estudió la «Fuel Research Board», en este punto concreto, consistieron en el modo de adaptar el carbón pulverizado como medio de calefacción a las estrechas calderas de los navíos ingleses o a los variados hornos metalúrgicos—desde los que gastan 40 kilogramos por hora de carbón hasta los de 3 toneladas.

Las rápidas maniobras navales, sobre todo, a la entrada y salida de los puertos, presuponen la necesidad absoluta de un fácil y pronto calentamiento de sus calderas. Era, pues, preciso ensayar carbones pulverizados que ardiesen con la máxima diligencia. Las primeras pruebas, efectuadas con hullas de un contenido superior al 25 por 100 en materias volátiles, no ofrecieron dificultad de ninguna clase. No obstante, los más intensos ensayos se efectuaron sobre los carbones de vapor de Escocia y País de Gales, que no daban más que un 15 por 100 de substancias volátiles.

También se pararon detenidamente en el caso de la mayor o menor pulverización del combustible.

Tres tipos distintos de quemadores se experimentaron en la Estación de prueba de Greenwich. Y el que se consideró como más conveniente fué el de Grid.

La parte, sin embargo, más interesante de sus experiencias lo constituyó el empleo del ya conocido, *carbón coloidal*.

ACEITES COMBUSTIBLES DEL CAUCHO. — Ya desde hace algunos años intentó la «Fuel Research Board» preparar combustibles de motor sometiendo a destilación seca diversos productos vegetales, distintos del carbón.

El año pasado dedicó sus energías al estu-

dio de este problema tomando como primera materia el caucho.

En efecto: sometiendo a hidrogenación catalítica a presión, el caucho se llega, en buenas condiciones económicas, a producir gasolina y aceite lubricante.

Los resultados prácticos obtenidos hasta ahora se resumen en los dos siguientes:

A 450 grados se recoge el 50 por 100 del peso del caucho hidrogenado, en forma de un aceite ligero apto para motores.

Si la reducción se efectúa a 350 grados el rendimiento es del 13 por 100 y el producto consiste en un aceite amarillo claro y relativamente viscoso.

Como el principal motivo de estas investigaciones era el llegar a preparar un aceite lubricante de buena calidad se prosigue el trabajo en el sentido de la hidrogenación a 350 grados, variando las otras condiciones, para darle al aceite producido la suficiente viscosidad. También se ensaya un refinado ulterior o el tratamiento con disolventes apropiados.

Estos son los puntos estudiados, durante el año pasado, en la «Fuel Research Board», institución inglesa modelo que marca un camino a seguir a todas las naciones que se preocupen del progreso de sus pequeños o grandes yacimientos de combustible sólido.

Mientras tanto aquí en España, nuestro «Instituto del Carbón» yace totalmente olvidado, aunque sin perder su ritmo en la sombra, porque nuestra voluntad lo mantiene y lo mantendrá. Y el flamante, y ya casi oficial, «Instituto Nacional del Combustible», con residencia en Madrid, espera que la dinamia del Gobierno le inyecte la energía pecuniaria que necesita para comenzar a vivir. Pero.... aún debe esperar con paciencia.

¡Todavía no tenemos bastante bien constituido nuestro órgano auditivo para escuchar en toda su intensidad dramática el alarido de espanto y de rabia de Italia ante la amenaza de prohibirle la importación de combustible líquido!

BENITO A. BUYLLA

Doctor en Ciencias Químicas.

# El mercado de fletes en Asturias

Durante el año que terminó ayer, ninguno de los mercados marítimos del mundo se desarrolló en franca animación; tuvieron, sí, algunos momentos de reacción y activa demanda, pero fué ésta transitoria o más bien fugaz, para caer seguidamente en la quietud que dominó en la mayoría de los meses del año.

El mercado de Asturias, al que vamos a referirnos, fué uno de los sectores marítimos que más paralización sufrieron durante 1935. La huelga revolucionaria del año anterior, que motivó el paro de las explotaciones hulleras de esta región durante dos meses, dió pretexto a los almacenistas e industrias consumidoras de carbón para que prodigasen sus pedidos de hulla inglesa hasta abarrotar sus depósitos. Al reanudarse las labores en las minas, se encontraron éstas con sus clientes servidos para una larga temporada y con que, por esta causa, los pedidos de carbón no se hacían, ni mucho menos, en la proporción que un paro semejante debiera provocar, sino, por el contrario, bastantes menos que en épocas normales, ya que durante la huelga otros productores cubrieron las necesidades de consumo para varios meses. Esta falta de compradores de carbón produjo, como secuela, gran desanimación en el mercado marítimo en pleno invierno, es decir, cuando su tráfico suele ser más activo.

Y si esta demanda fué floja en los primeros meses de 1935, todavía se manifestó esto con mayor intensidad, apenas la primavera hizo acto de presencia. Entonces la falta de órdenes en el mercado revistió caracteres alarmantes. Los armadores hubieron de soportar días y más

días con sus buques disponibles en estos puertos en espera de un flete que, cuando lo conseguían, era en condiciones irrisorias, dados los bajos tipos que llegaron a cotizarse, de indudable pérdida para los navieros que los aceptaban.

Será suficiente añadir, para dar idea de nuestro aserto, que en los meses de mayo a



El vapor «Juan Artaza», encallado en la playa de Castrillón, de Gijón

julio se fletaron buques, de tonelaje inferior a 500 toneladas, a los precios de 9,50 pesetas para San Sebastián; 8 para Bilbao; 10 para Coruña y 11 para Vigo. Para los puertos del Sur, buques de 800 a 1.200 toneladas, a 13 pesetas para Huelva o Cádiz y 14 para Sevilla. Y para el Mediterráneo, buques de 2.000 a 4.000 toneladas, a 13 pesetas para Valencia; 13,50 para Cartagena y 14 para Barcelona.

Algunos navieros, los más sensatos, sin duda, se apresuraron a retirar del tráfico sus unidades, amarrándolas en espera de tiempos más propicios y en evitación de mayores pérdidas; pero aún así, la flota que continuó ofreciéndose en el mercado fué lo suficientemente sobrada para los requerimientos que éste tenía;

y los tipos de flete siguieron tan alambicados como antes lo eran. Hasta tal extremo llegó la paralización de órdenes que las mismas empresas mineras no fueron capaces para dar un adecuado entretenimiento a los buques de su propiedad, los cuales, en repetidas ocasiones, hicieron viajes con cargamentos incompletos de carbón o estuvieron hasta varias semanas en puerto, en espera de ser fletados.

Aquellos armadores que arrostraron sensibles pérdidas en los meses de primavera y verano, lo hicieron con la esperanza, no cabe dudarlo, de un otoño favorable que compensara los quebrantos sufridos y que los encontrara con su flota en tráfico. Mas no fué así. Llegó setiembre y si bien tuvo dos o tres semanas de alguna animación, con activa demanda para buques de determinado tonelaje (que incluso todos los navieros aprovecharon para desamarrar sus barcos, con el optimismo de una consolidada mejoría, fundamentada también en las posibles consecuencias de la conflagración italo-etíope) la paralización volvió a enseñorearse de este mercado tan pronto declinó dicho mes, quedando sumido en la misma quietud que tuvo antes, quietud ésta que en años anteriores, a pesar de sentirse ya la crisis, no fué tan profunda como en el año que acaba de finalizar.

Por otra parte, los armadores de estos buques, no han podido, ni pueden, colocarlos en otros mercados. La flota que acude a los puertos de Asturias está, por lo general, constituida con unidades de muchos años de edad, barcos sin clasificación, antieconómicos e ineficientes, imposibilitados para concurrir a otros tráficoes, donde se imponen todas estas condiciones y cualidades para hacer frente a la competencia que allí se establece. En años anteriores los cargamentos de retorno eran un coeficiente de entretenimiento para los buques y su complemento con los viajes de carbón, pues evitan la consiguiente lastrada de regreso a Asturias. En el año pasado los retornos han escaseado considerablemente y, además, los precios de flete que se ofrecían eran, casi siempre, fuera de la realidad económica de la

explotación de un buque. Los cargamentos de madera para minas, debido a la paralización o aterceramiento de las labores en éstas, descendieron en una cifra muy importante comparados con la importación de años pasados (unas 35.000 tons. menos que en 1932). Los retornos de sal también estuvieron poco animados, y otro tanto, pero en mayor proporción aún, ocurrió con los minerales y chatarras, a causa de la crisis que arrastra la industria siderometalúrgica. Sólo fueron activos los viajes con cemento debido a las obras de reconstrucción que se efectúan en Asturias.

Todas estas desfavorables circunstancias que dominan en nuestro mercado, desde hace cuatro años especialmente, y que se recrudecen en vez de aliviarse, producirán la paulatina desaparición de una flota, de no imponer remedios para evitarlo, ya que por la mente de los navieros no pasa ni la más leve idea de reponer aquellas unidades que por desgüaces o naufragios son eliminadas. De este modo podemos comprobar que en 1935, nueve buques con un total de 14.000 tons. de registro bruto fueron baja en este mercado por los motivos anteriores y solamente hubo una adquisición (el vapor «Vicen», hoy «Ciaño», de 4.364 tons. comprado por Duro-Felguera, para sustituir a dos buques que envió al desgüace). Aún en pleno invierno hay cinco buques amarrados con un total de 4.264 toneladas de registro bruto, y todavía el mercado es objeto de exceso de tonelaje, que aprovechan los fletadores para cotizar precios reducidos en los que el naviero raras veces podrá defenderse. Esto bastará para demostrar lo poco apetecible que fué el negocio marítimo en los doce meses últimos y que es en la actualidad.

Otras y extensas consideraciones podríamos hacer relacionadas con el mercado de Asturias, pero razones de espacio no nos permiten ser más prolijos, por lo que hemos de dar fin a estas líneas, no sin desear a los navieros un año más próspero que el acabado de despedir.

PEDRO SANZ

PROPOSITOS

Se inicia con el presente número un trascendente cambio en esta publicación marítima, al dar entrada en sus páginas a problemas y cuestiones que hasta ahora sólo por razón de vecindad y amplitud de criterio eran comentadas, y que afectan a otra importantísima rama de la economía nacional: el carbón.

Tal variación, implica para quienes hemos puesto de continuo en su estudio y defensa, ese entusiasmo ardoroso que despierta el íntimo convencimiento de la nobleza y justicia de las afirmaciones, un redoblar del esfuerzo y un propósito de insistir con máxima energía y con toda la prueba de sus conocimientos, que no excluye la audición del pensamiento ajeno, en la búsqueda del equilibrado medio.

Y nunca más necesario que en estos tiempos, el venteo de los pleitos que afectan a la industria carbonera nacional. Contra ella, aparecen de continuo enojados impugnadores, más movidos por la miopía propia de su situación, que por la veracidad del daño que de aquélla acusan recibir.

No se limita esta lucha, característica de nuestro tiempo, a los lindes del ámbito nacional. Aquí, como fuera de aquí, unos intereses tratan de sobreponerse a otros, buscando a la sombra de razonamientos, convincentes o no, según el plano del observador, la supremacía de lo suyo: aquéllos, porque van a lejanos países en busca de frutos para el consumo patrio y éstos, porque colocan en mercados externos el producto del trabajo nacional.

Los productos coloniales, quieren ser impuestos en la metrópoli, porque para eso aca-

tan el vasallaje en forma proteccional, mientras que los productores de aquélla reclaman contra esa intrusión que hiera los intereses de su comercio, disminuído por la competencia de los primeros.

No más allá del pasado diciembre, una nueva modalidad presenta el comercio frutero internacional: en el puerto de Cardiff, se han descargado 13.000 cajas de frutas transportadas en buques de cámaras frigoríficas, desde Vancouver, vía canal de Panamá: las plácidas regiones del oeste norteamericano, que hasta ahora se nos antojaban a los europeos como países de ensueño, nimbados por la leyenda propia de toda lejanía, ponen hoy a muy corta distancia de los consumidores, los productos, en plena sazón, de su clima tibio y húmedo,

Algunos países, Rusia y Japón, por ejemplo, no han sentido aún en sus economías internas, el grito angustioso de los millares de seres que en el resto del Mundo sufren su propia insignificante capacidad de consumo y no les agobia, en consecuencia, ese desequilibrio formidable entre la capacidad productora y consumidora, originaria de la presente crisis.

Inglaterra, trabaja con denuedo por adoptar económicamente a las necesidades industriales, la transformación de sus carbones en combustibles líquidos y gaseosos. Alemania, intensifica el reconocimiento y explotación de sus hasta ahora reconocidos yacimientos petrolíferos, bien escasos y pobres por cierto. Y en España, por citar algún hecho de dentro de casa, acaban de realizarse unas pruebas para

sustituir con carbón el empleo de gasolina en los automóviles.

No pocos de estos problemas económicos llevan tras de sí el germen de toda la cuestión social: desde que el maquinismo se impuso y los ordenados gremios se anularon para dar paso a las grandes concentraciones de masa obrera, cada problema económico tiene su más grave repercusión en la comunidad social.

La intervención conciliadora del Estado, no actúa por capricho ni gusto ensayista: es mucho más cómoda y fácil la no intervención; pero un conflicto económico puede engendrar un conflicto social y éste uno de orden público que, agravado y virulento, se le cede al Estado para su resolución satisfactoria. Luego, el Poder, se encuentra ante el ineludible deber de resolver el último, y piensa que para ello, será mejor evitarle actuando sobre el primero.

Y para ayudarle y estimularle, venciendo la bien calumniada inercia burocrática, los intereses afectados procuran estudiar sus propios problemas y desentrañarles en su más íntima manifestación, con el propósito de lograr que aquél establezca la solución más conveniente, que ofrecida ya sin necesidad de ulteriores trabajos esenciales, pueda ser aceptada por el Organismo regulador en mérito a estar salvado el impulso inicial, donde éste tropieza con el más imponente escollo.

En Valencia, por ejemplo, se celebra una Conferencia Económica del País Valenciano y se apunta la idea de la existencia de economías regionales, en lo que afecta especialmente a la producción característica de cada zona, determinada dentro del conjunto nacional.

Del tono de los hechos hasta aquí mentados, diariamente, dentro del área nacional unas veces y fuera otras, ¿cuántos y cuántos problemas económicos, cuántos y cuántos conflictos sociales, cuántas luchas y cuántos intereses en pugna? Esta o aquella industria, hoy próspera y firme, ¿no será mañana ruinoso y decadente? La vida moderna, caracterizada por la extraordinaria rapidez de sus mutaciones, ¿cuántos desvios y cuántas zozobras lleva aparejadas? Pero al mismo tiempo y precisamente por la marcha apresurada a que tienen que tomarse las resoluciones, obligada en cada resolución, ¿cuánta confusión y cuánto error?

Por esto, dentro del torbellino de la vida moderna y de la vorágine en que nos hallamos metidos, he aquí los propósitos de nuestra futura colaboración: una invitación a la serenidad, ante cada problema y una llamada de atención para cada peligro.

VICTORIANO CASTAÑO SANJUÁN

PROFESOR MERCANTIL

Graduado Superior de la Escuela Social de Madrid

# GABINO FELGUEROSO

## CARBONES

DELEGACIONES Y DEPOSITOS:

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

Telegramas y Telefonemas GABIROSO



Teléfono 31-23



Apartado 79

Calle 27 de Diciembre, 2, 2.º

**GIJÓN**

## El Muro de San Lorenzo, con grandes daños

Las recientes resacas registradas en la playa de Gijón han ocasionado grandes destrozos en el muro de San Lorenzo, en la Avenida de Rufo Rendueles, lugar predilecto de los gijoneses y de los forasteros que nos visitan durante el verano.

El muro de San Lorenzo y la citada Avenida son un orgullo de Gijón; por eso han causado en la población tanto sentimiento estas

averías producidas por las olas, que al entrar socavando los cimientos del muro, derribaron éste en una porción considerable. Como la reconstrucción es difícil y costosa, no puede ponerse manos a la obra inmediatamente, y en tal forma, la resaca sigue haciendo de las suyas, agrandando la avería, que actualmente alcanza a unos doscientos metros de destroz completo del muro.

Porque en otra ocasión, el año 1925, hubo también allí una avería grande, pero que no alcanzó la gravedad que la de ahora, pues, aunque fué extensa, no llegaba a los cimientos, y pudo ser reparada con relativa facilidad. Mas ahora se trata de algo muy importante, calculándose el gasto que supone la repara-

ción en una cantidad superior a cien mil pesetas.

Esto supone una grave preocupación para el pueblo de Gijón, que no pudo imaginarse

nunca que ese Muro de San Lorenzo, que es el amor de sus amores, fuera a derrumbarse en la forma que ahora lo ha hecho, con perjuicio para el tránsito urbano y para la misma playa.

Como esta última no es

propiedad municipal, sino que pertenece al Estado, el Ayuntamiento se ha dirigido a éste en solicitud de que haga él la reconstrucción del muro, al igual que se hacen otras obras de defensa de playas y costas, y porque las obras del Municipio no pueden depender de las eventualidades del estado del mar, sobre el que no tiene ninguna jurisdicción.

Gijón contempla apenado cómo ha sido destrozado por el mar el hermoso paseo que era su orgullo y espera que el Estado acuda en su auxilio, como es justo, y que este auxilio sea inmediato a fin de que para el verano próximo las reparaciones estén completamente terminadas.



El Muro de San Lorenzo con los destrozos ocasionados por la gran resaca. (Fotografía obtenida antes de su derrumbamiento)

# El tráfico de carbones en 1935

AÑO DE DIFICULTADES Y EXPORTACIÓN DECRECIENTE

Mal año este de 1935 para la industria inglesa de los carbones. Por muchos y difíciles que hayan sido los obstáculos y problemas a que la industria de las exportaciones carboneras hubo de hacer frente en años anteriores, fueron aún de más monta los que halló a su paso en este año que acaba de finalizar.

El cambio y las finanzas extranjeras no han mejorado. Las cuotas aduaneras a la importación han sido aplicadas con rigor y, a veces, con preconcebida deslealtad, en las fronteras. El trueque ha sido impuesto y generalizado, y ha privado a Inglaterra de sus mejores clientes. En los dos más importantes mercados de consumo, Francia e Italia, nuestro comercio de carbones ha caído a cero. En otras partes, ha sido variable y, en rigor, puede decirse, que no ha sido malo. Hemos doblado la cifra de exportación al Estado libre de Irlanda, según los términos del convenio llamado «Carbón por ganado». Hemos sostenido nuestro comercio en los países escandinavos, gracias a los tratados establecidos a ese propósito; lo hemos mejorado en Canadá y Argentina y hemos aumentado los embarques ordinarios a Alemania, Portugal, Egipto, Brasil y España.

Pero en definitiva, en cifras globales hemos sufrido un retroceso.

Todo eso significa que nuestros industriales carboneros tienen ante sí un porvenir cuyas dificultades solo serán vencidas a costa de una lucha incansable y con un arma: los tratados de comercio. El cuidado de nuestra exportación carbonera, a la hora de las negociaciones comerciales, nos dió resultados magníficos en nuestras relaciones mercantiles con Escandinavia, Argentina y Canadá; ese ejemplo ha de seguirse para llegar a parecidos resultados.

MEJOR DEMANDA EN EL INTERIOR

Ha habido aquí una compensación. Las industrias del acero y del hierro han aumentado su consumo en el interior; también ha sido mayor la cifra de consumo de variedades domésticas, pero tampoco han faltado las dificultades; en las cuencas mineras hubo sobresaltos, irregularidad, paralización. De un lado aquella rama de la industria minera que produce variedades de consumo interior, alcanzando una ruta de prosperidad; de otro, ramas dependientes del exterior, la fabricación de coques, abocados al desastre muchas veces.

Un aspecto de esta mejor demanda industrial ha sido su efecto sobre la fabricación de coques, que se ha desenvuelto considerablemente en el Norte y en Gales; fuertes cantidades de coques han sido así absorbidas directamente descongestionando los mercados a los cuales de otra manera hubieran ido a parar.

La exportación de coques ha sido buena asimismo; esto obedece al arreglo a que pudo llegarse con los productores de coques, belgas y alemanes para la distribución de precios y mercados exteriores de este producto.

Se han hecho nuevas instalaciones de coquificación seguida de la mejor demanda de coques y obvio es decir que el producto resulta así de extrema baratura; y no solo en el coque, sino en otros valiosos subproductos.

SE REDUCE LA EXPORTACIÓN MARÍTIMA

Las exportaciones enero a septiembre, relativas a los años 1933, 1934 y 1935 son estas:

1933 . . . . .	28.855.824	Tons.
1934 . . . . .	29.636.575	»
1935 . . . . .	29.065.441	»

Se advierte por estas cifras que las exportaciones de los últimos meses del año, últimos

datos conocidos oficialmente, fueron 29 millones 65.411 tons. comparadas con 29 millones 636.709 tons. en el mismo período del año anterior, es decir una reducción de 571.268 toneladas.

Se esperaba, no ya la reducción, sino una elevación; pero las esperanzas han fallado por la actitud de la política arancelaria de Francia, nuestro mejor comprador; otro tanto ha sucedido con Italia, y algunos otros países.

En esos meses Francia recibe 5.255.790 tons. de carbón inglés, en vez de 5.709.790, que recibió el año pasado; Italia, 3.028.998 en vez de 3.454.497 hace un año. En Bélgica también baja el consumo de carbón inglés en buena parte, y en los países escandinavos se sostienen estrictamente las cifras anteriores, gracias a la cláusula de los tratados con Inglaterra que se les imponen.

Por otra parte, hemos ganado cifras mejores en Alemania, Canadá, Argentina, España, Portugal, Islas Canarias, Gibraltar e Irlanda. Las cifras más halagüeñas son las que ofrece el mercado del Estado Libre de Irlanda, donde se salta de 793.564 tons. a 1.428.485.

#### DISMINUYEN LAS CIFRAS DE «BUNKERS»

Las cifras relativas a «carboneras», señalan también una caída alarmante. La cantidad de «bunkers» suministradas a los buques con destino al extranjero, desde los puertos ingleses, ha declinado más todavía este año. Y esto a pesar de la mejoría en ese tráfico y de una notoria reducción de la cifra de tonelaje amarrado.

Por los nueve meses del año, la cantidad de carbón para carboneras o «bunkers», suministrada a esos buques, fué de 9.397.709 toneladas, contra 10.114.575 en el mismo período del año pasado, es decir, una reducción considerable, 716.366 toneladas.

El carbón pierde terreno en su titánica lucha con su formidable competidor: el petróleo. Y es evidente que aún cuando volvieren los tiempos idos para la navegación, no volverán en este terreno para los suministros carboneros. Muchos de los nuevos y perfeccio-

nados «tramps» que se construyen de continuo, lo están con instalaciones Diesel; cifra de reducción en el consumo de carbones que viene a agregarse a la de los «liners», que hace tiempo se habían acogido a otros combustibles.

Y sin embargo la cifra de combustibles líquidos suministrados a la marina extranjera desde nuestros puertos, ha bajado también, 213.595.000 galones, contra 269.693.000 el año pasado. No hay ninguna anomalía en esto. La explicación consiste en que esas unidades que de ordinario se aprovisionaban del combustible líquido en puertos ingleses, lo hacen ahora en otros puertos de sus rutas.

#### LA INTENSA COMPETENCIA ALEMANA

No se puede aún determinar los buenos efectos del acuerdo carbonero anglo-polaco que funcionó casi todo el año. Pero es indudable que el acuerdo mejoró los efectos de esta enconada lucha, disminuyó la competencia y atajó la baja que se hubiera producido en nuestras exportaciones. Las exportaciones polacas sufrieron una disminución considerable. Sin embargo no hemos ganado el total de su cifra de pérdida. Fué Alemania quien obtuvo esa ventaja del acuerdo anglo-polaco.

Hoy, la competencia alemana es la mayor dificultad para la expansión de nuestras cifras de exportación y solo puede evitarse incluyendo a Alemania en acuerdos internacionales sobre distribución y mercados. Es en Italia donde nos ha inferido mayores daños, pero no se limita solo aquí su competencia; ésta se amplía ya a todo el mundo, a donde no llegaba antes más que el carbón de Inglaterra.

#### CIFRAS DEMOSTRATIVAS

Los últimos datos publicados señalan para las exportaciones alemanas un avance, desde 14 millones de tons. el año pasado a 16,5 millones en lo que va de éste, es decir un aumento de 2,5 millones de toneladas; nuestra disminución ha sido de 571.268 tons. en los nueve meses de que nos vamos ocupando.

A Italia sólo, ha servido Alemania 4,4 mi-



# MACHACAR EN HIERRO FRIO

Lo primero que ha de definir y especificar todo Estado, son sus objetivos. Ello requiere un enjuiciamiento y un exámen previo, concienzudo, desapasionado y racional de sus posibilidades. Saber de qué elementos materiales dispone, aquilatar la idiosincrasia, aptitudes y gustos de los ciudadanos, determinar la calidad de las tierras, observar las variantes climatológicas y registrar un sin fin de fenómenos cuyo completo descubrimiento conduce al bienestar, son cuidados primordiales. El Estado español sólo se ha preocupado de fijar y calcular la resistencia contributiva de los agricultores, proyectando y realizando a paso de tortuga el Catastro de la Riqueza Rústica. Los demás sectores de la Economía Nacional no cuentan; la actuación estatal limitase a bajar o subir las columnas arancelarias, según caen las pesas, y por pesas entiéndase las presiones de los políticos al servicio y devoción de los núcleos productores, casi siempre rivales, por culpa de la estulticia del Mando. Naturalmente, el país va de mal en peor, se debilita a ojos vistos. La Marina Civil padece las consecuencias de esta indiferencia. Aquí, creen protegerla, sembrando a boleo y anualmente, unos cuantos millones de pesetas, en forma de subvenciones, primas, etc., totalmente ineficaces. Resultando: que ni tenemos barcos ni puertos convenientemente utillados ni empresas navieras o de pesca un poco estimables; todo está por hacer —perdón por el tópico— a pesar de los cientos y cientos de millones que desde 1900 se gastaron en estimular, desarrollar



y engrandecer los intereses marítimos. Lo único bueno que tenemos en abundancia, que rinde ciento por uno, es el material hombre. Salvo señaladas excepciones, no hay en Europa otros más sufridos y peor pagados que nuestros hombres de mar. ¡Cuán fácilmente probaríamos, que los pescadores gallegos, asturianos y levantinos se conforman, claro es que a la fuerza, con jornales de media dieta mientras los traficantes de mariscos en los puertos del Noroeste, se enriquecen de la noche a la mañana! ¡Cuán fácilmente podríamos evidenciar que las tripulaciones de cierta empresa naviera, largamente subvencionada por el Estado, claman de indignación, ante el contraste de los sueldos, gratificaciones y gajes de sus consejeros, delegados, abogados y gerentes! Si esto sucede al personal de las grandes

Compañías, imagínese qué pasará con el del cabotaje.

Generalmente los problemas básicos de la Economía Nacional no se estudian en conjunto sino parcialmente. Lo primero exige tiempo, técnica adecuada, sacrificios, justicia y mano dura; en cambio, vencer de momento y aparentemente, cualquier dificultad, está al alcance del afortunado e indocumentado Pérez o García, consagrado personajillo por los vaivenes de la política, que ogaño como antaño se le dá una higa, colocar al frente de la Marina Mercante a un iletrado que sabe y entiende de ella tanto como de la escritura cuneiforme. Ocurren hechos que enseñan e impresionan más que las propagandas y lucubra-

ciones de los Mahan, Callwell, Manfroni... Tantos citaríamos que abrumaríamos al paciente lector. Ahí va uno: ¿Es tolerable que en uno de nuestros puertos, los impuestos, arbitrios, gabelas, derechos e imposiciones por transportar una tonelada de forraje del mismo muelle a la bodega del barco, importen un mínimo de veinte pesetas? Pues eso cobran y se quedan tan frescos, es decir, tan contentos. ¿No es esto ir contra el cabotaje y contra la exportación? Con semejantes barreras prohi-

bitivas se fomenta y acrecienta la particular economía de los intermediarios y del Fisco, pero nunca la Nacional.

No espero remedios ni enmiendas, por algo somos celtíberos. Imposible toda solución en tanto no acometamos a fondo y en conjunto el problema de la Marina Civil, *desguazando* los errores, vicios y codicias que la convierten en industria parasitaria.

Valencia y Diciembre. J. MANTECA

# 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. GIJÓN Apartado 51. LA FELGUERA (Asturias).  
**Telegramas - Telefonemas:** Duro Duro Duro-Sama

## La transformación de nuestro tonelaje anticuado

Evidente es, que nada sería tan halagüeño para nosotros como que el estado de los negocios marítimos permitiera el reemplazar los barcos de más de 10 a 15 años por modernas unidades, dotadas de cuantos adelantos ofrece en la actualidad la técnica de la construcción naval.

Pero ello, desgraciadamente, no es posible ni soñarlo. Aparte de las empresas subvencionadas, y a las cuáles sus contratos con el Estado obligan a disponer de buques que reúnan determinadas características, y de alguna, contadísima gran empresa, el resto han de continuar subsistiendo con grandes dificultades y enormes sacrificios, amparadas por la ventaja que la Ley ofrece al prohibir a los barcos extranjeros la navegación de cabotaje nacional.

Pero si es imposible soñar en reemplazar las unidades más viejas, en cambio cabría, y ello ofrecería, sin duda, sus ventajas económicas, el transformar sus barcos de tal modo que, aparte de aumentar su capacidad de carga, disminuyera su consumo y aumentara su velocidad, para que llegado el momento en que despertara de su letargo el comercio marítimo, momento que tarde o temprano ha de producirse, estuvieran bien situadas para sostener la competencia con las empresas que, más ricas o más precavidas, contarán con material moderno.

Para nadie es ya un secreto que, se han realizado transformaciones de buques con tal éxito que, con un gasto relativamente reducido, comparado con las ventajas obtenidas, el asunto ha despertado el interés de los armadores de todo el mundo y las transformaciones continúan sin interrupción.

No es nuestro intento entrar en descripciones de modificaciones realizadas en diversos tipos de barcos, ya que ello, sobre exigir un espacio de que carecemos, lo consideramos

supérfluo, por haberse publicado en todas las revistas técnicas, tanto nacionales como extranjeras, más leídas en España.

La única cosa que intentamos dejar sentado, es la gran conveniencia de que, por parte de los armadores y de los constructores se proceda lo antes posible a realizar los estudios conducentes a una racional transformación del tonelaje, empezando por el más anticuado, pero que se halle en buenas condiciones para la transformación.

Ello representa, en general aumentar la eslora del barco, proveerlo de bulbo, etc., pero sobre todo, y lo hacemos resaltar muy especialmente por el interés que para nuestra industria carbonera encierra, está demostrado que los barcos provistos de máquina de vapor, aún de máquina Compound, si a éstas se les dá una velocidad mucho mayor de la admitida hasta ahora, impuesta por la condición de que la hélice esté acoplada directamente al eje de la máquina, se obtiene una gran economía de combustible, y una velocidad muy mejorada.

Es decir, que la máquina a vapor se defiende de un modo insospechado y hace frente al avance del motor, con lo que deben de estar de enhorabuena no tan sólo nuestra industria del carbón, sino nuestros armadores, puesto que está a su alcance un medio de transformar sus barcos de modo que puedan hacer frente a la competencia de las motonaves, y ello con un gasto mucho más reducido que el que representaría el cambiar sus máquinas de vapor por motores.

Lo que a nuestro entender hace falta, y ello de modo perentorio, es la creación de laboratorios de ensayo dedicados exclusivamente, no a establecer modelos nuevos, sino a estudiar la modificación más provechosa de los antiguos, con una sección especial que

estudie la transformación de la máquina a vapor para que, con el intermedio de un engranaje reductor giren las hélices a la velocidad más conveniente.

De este modo, una vez los estudios realizados para cada caso, podría ir transformándose paulatinamente el tonelaje que tenemos amarrado, y al quedar listo éste, ir modificando el que en la actualidad, por ser más moderno, trabaja aún. Ello, además de modernizar nuestra flota en lo posible, daría trabajo a nuestros astilleros durante el tiempo en que, por la crisis, no es de esperar que logre nuevos encargos de construcción.

Un laboratorio de tal clase, no creemos que representara un dispendio muy grande, y aunque así fuera las ventajas que, a nuestro entender ofrecería a nuestra economía, compensarían sobradamente el gasto inicial y de mantenimiento que ello ocasionare. Podrían en último caso, utilizarse los canales de pruebas ya existentes y junto a ellos instalar el la-

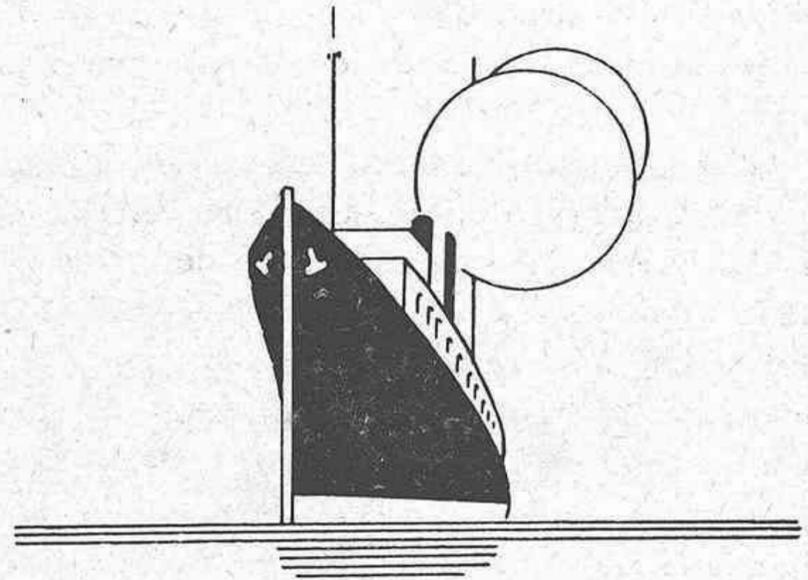
boratorio dedicado exclusivamente al estudio de la transformación de las máquinas de vapor.

Todo cuanto se hiciera en defensa de nuestra producción hullera y de nuestra marina, nos ha de parecer siempre poco.

JAIME FONT MÁS

Jefe de Registro de la Delegación Marítima de Gerona

Palamós, diciembre 1935.



**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, CUBRICIONES, MATERIAL FERROVIARIO, VAGONETAS, ETC., ETC.

Soldadura Autógena y Eléctrica

Calle de las Artes Gráficas

Teléfono 23-42

ES YA UN HECHO

# El Montepío Marítimo Nacional

El anhelo de muchos años de los marinos españoles, se ha visto cuajado en una realidad: El Montepío Marítimo Nacional.

La situación actual de este importantísimo organismo, está concentrada en el siguiente estado: Se va a empezar por parte del Instituto Nacional de Previsión y a través de la Junta de Urgencia, representaciones delegadas de patronos y obreros, del pleno del Montepío, a confeccionar el censo de los beneficiarios y que éstos comiencen, lo más tardar, en el mes de marzo sus aportaciones.

El Montepío Marítimo, en nuestro país, viene huérfano de protección. Hoy se nutre simplemente de un sexto del tercio de Practicajes, lo que en la actualidad representa máximamente, unas 600.000 pesetas anuales, y por estos ingresos se han recogido desde el año 1931, 1.900.000 pesetas. Por otro lado, existe 1.060.000 pesetas, hasta hace poco depositadas en el Instituto Social de la Marina, y hoy en el Banco de España, a disposición del Montepío Marítimo Nacional. Las cantidades enumeradas, las aportaciones personales, y otras fuentes de recursos, he aquí con lo que en realidad cuenta la institución de referencia. Esto no es suficiente, ni el Montepío, por lo tanto, puede con ello cumplir el fin determinante en el aspecto tutelar, que para su misión tiene encomendado. El Montepío de los marinos españoles, para que sea una realidad y colme las esperanzas de los 25.000 hombres del mar, futuros beneficiarios, hace falta que siga la trayectoria que hace años han marcado los Montepíos marítimos de Francia, Italia, Grecia, Turquía y Cuba, al que como el primero, en su país, se presupuestan unos 110 millones de francos.

El Montepío de los marinos españoles, vuelvo a repetir, para subsistir dentro del mar-

co y normas que se ha trazado, puede tener dos soluciones: sin ser una carga relativamente onerosa para el Estado; primero, que en virtud de las propuestas oportunamente formuladas, y en distintas ocasiones, a los representantes del Estado, con el fin de conseguir de éste hiciera cesación de algunos derechos presupuestarios, daría por resultado unos tres millones y medio de pesetas de beneficio para el Montepío, y segundo, el que se consignasen en los presupuestos generales unos dos millones y medio de pesetas que con lo del Practicaje, las aportaciones y otros recursos del personal beneficiario, daría por resultado el cubrir el déficit de los siete millones anuales que se precisan para que llegue en definitiva y con eficacia a funcionar.

De esta manera, entiendo, sin ir al desdoblamiento por ahora, de los beneficios de viudedad, orfandad e invalidez, como tienen otros Montepíos extranjeros, y como en un principio se pretendió, puede marcar su trayectoria el Montepío Marítimo Nacional. El futuro, en orden a la previsión social del marino español, debe estar más que nada confiado al esfuerzo colectivo que éste realice. Digo esto, porque ahora es cuando empieza la verdadera etapa de dar vigor al Montepío, y es el Estado el que tiene que dar la mayor parte, y es el naviero el que tiene que dar en un orden proporcional, y son los marinos los que han de contribuir inclusive con el sacrificio que se precise para mejorar sus pensiones, dentro del llamado «régimen de libertad subsidiaria».

El Montepío Marítimo español es una gran cosa. Se diferencia de los extranjeros en que su garantía no descansa en la largueza que el Estado pueda proporcionar, ni en la parte con que el naviero pueda contribuir. Este último no puede ser de gran confianza para los mari-





# MERCADO DE FLETES



En los primeros días de la quincena pasada fué objeto este mercado de una activa demanda de buques, especialmente para aquéllos de tonelaje inferior a 500 toneladas a base de pronto disponibles, puesto que los requerimientos eran producidos por los almacenistas de carbones, con objeto de retirar dentro del año el resto de sus cupos. La reacción del mercado coincidió, por cierto, con falta de barcos dispuestos para el cargue en la quincena última, debido a lo retrasados que éstos se encuentran en sus viajes a causa de los frecuentes temporales. Ello impidió que muchas órdenes de fletamento llegaran a cerrarse, pues para embarques en fechas posteriores ya no interesaba.

También se dejó notar cierta animación para fletamentos con destino a puertos del Sur y Mediterráneo, para donde se solicitaron principalmente bodegas, por tratarse de pequeñas partidas de carbón.

Esta reacción en la demanda de tonelaje aunque apenas duró más de una semana, dió lugar a que se cerraran algunas operaciones a tipos de flete algo más elevados que los precios concertados en anteriores fechas, mejoría que ya decayó en los últimos días de diciembre.

Al terminar el mes, nuevamente el mercado se resiente de falta de órdenes, y aunque de momento no hay tonelaje disponible, por los motivos antes expuestos, cabe suponer que tan pronto el estado del tiempo mejore y se cumplan los compromisos de viajes cerrados en los días pasados, vuelvan los armadores a tener dificultades para la colocación de sus buques, ya que la perspectiva de un mejoramiento del tráfico no se vislumbra en este sector.

Como en anteriores quincenas, los mercados de retorno estuvieron desanimados y las pocas operaciones de fletamento que se ofrecen son a base de precios bastante alambicados.

## ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

### GIJÓN a

Pasajes . . . . .	— Vp.	160 ts.	Ptas. 14,—	Norte.
San Sebastián . . . . .	»	400 ts.	» 14,50	Langreo
Id. . . . .	»	220 ts.	» 15,—	Id.
Zumaya . . . . .	»	260 ts.	» 15,—	Norte.
Id. . . . .	»	180 ts.	» 14,50	Langreo
Lequeitio . . . . .	»	120 ts.	» 15,—	Id.
Bilbao . . . . .	»	3.300 ts.	» 7,—	Id.
Id. . . . .	»	450 ts.	» 9,50	Id.
Castro-Urdiales . . . . .	»	400 ts.	» 9,—	Norte.
Santander . . . . .	»	220 ts.	» 10,—	Langreo
Coruña . . . . .	»	800 ts.	» 9,25	Fomento.
Id. . . . .	»	450 ts.	» 10,50	Norte.
Id. . . . .	»	380 ts.	» 11,75	Id.
Vigo . . . . .	»	280 ts.	» 14,50	Id.
Huelva (bodega) . . . . .	»	700 ts.	» 13,—	Langreo
Sevilla (bodega) . . . . .	»	800 ts.	» 15,—	Id.
Motril (bodega) . . . . .	»	1.500 ts.	» 13,—	Id.
Cartagena (bodega) . . . . .	»	800 ts.	» 14,—	Id.
Valencia . . . . .	»	1.500 ts.	» 15,—	Norte.
Barcelona . . . . .	»	6.500 ts.	» 14,—	Langreo

### AVILÉS a

San Sebastián . . . . .	— Vp.	220 ts.	Ptas. 14,50
Vigo . . . . .	»	360 ts.	» 14,—

### S. E. de PRAVIA a

Pasajes . . . . .	— Vp.	800 ts.	Ptas. 10,50
San Sebastián . . . . .	»	200 ts.	» 14,—
Bilbao . . . . .	»	1.000 ts.	» 7,10
Santander . . . . .	»	2.000 ts.	» 7,—

### RETORNOS:

Bilbao-Gijón . . . . .	— Vp.	220 ts. cemento	Ptas. 9,—
Bilbao-Coruña . . . . .	»	280 ts. »	» 14,—
Bilbao-Musel . . . . .	»	550 ts. mineral	» 5,—
Corcubión-Bilbao . . . . .	»	500 ts. f.-manganeso	» 11,50
Cillero-Musel . . . . .	»	150 ts. pinos	» 9,—
Jubia-Musel . . . . .	»	300 ts. »	» 9,—
Cabo Gata-Musel . . . . .	»	1.300 ts. sal	» 14,—

# 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



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

## VARADERO del FOMENTO

Propietario: BERNARDO ORTEA

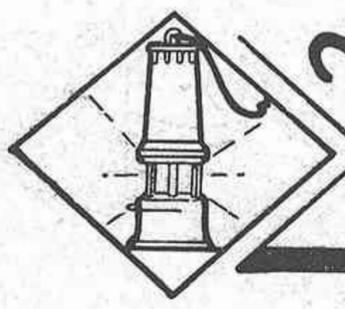
**G I J O N**

**CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES NAVALES**

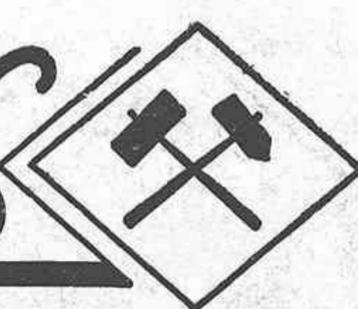
Carro varadero para buques hasta 1.000 toneladas

PRECIOS REDUCIDOS PARA LAS OPERACIONES DE SUBIDA, BAJADA Y ESTANCIA

**SOLICITASE TARIFA DE PRECIOS**



# MERCADO DE CARBONES



La quietud de que venía siendo objeto este mercado desde hace tantos meses, tuvo, en la última quincena de diciembre, una interrupción por la activa demanda de los compradores de carbones, al apresurarse éstos a retirar antes de fin de año el resto de los cupos de combustible asignados para 1935. Pero si bien esto registró una mejoría, fué poco significativa y de escasa duración; primero, porque se trataba de pedidos para pequeñas partidas de carbón y, segundo, porque esta actividad de requerimientos apenas si fué de diez días, para volver el mercado a decaer nuevamente y quedar sumido en la paralización acostumbrada.

Por otra parte, las circunstancias han sido esta vez adversas a la industria hullera asturiana, puesto que no pudo aprovechar la oportunidad de servir todos los pedidos que se hacían, debido a la falta de buques disponibles para las fechas en que debían efectuarse los embarques, y que al no ser para entonces, ya no interesaba a los compradores de carbón recibir los cargamentos solicitados.

Los pedidos en la última quincena no han tenido, puede decirse, preferencia alguna por clase determinada de carbón. Para todas ellas hubo demanda, aunque bien es cierto que los cribados no gozaron de ésta en la proporción que pudiera esperarse, por haber carecido de suficientes compradores en todo el año pasado, como lo prueba el dato de que sus existencias acusan en la actualidad unas 50.000 toneladas.

Con referencia a los «stocks» de que disponen las minas de Asturias—a pesar de los sobrehumanos esfuerzos de las empresas hulleras para equiparar la producción al consumo—tenemos que dar la nota inquietante de que aquéllos van en aumento. Las existencias disponibles a fines de la primera decena de diciembre, acusaban la considerable cifra de

417.000 toneladas, cifra ésta que, según las últimas referencias, no ha descendido, sino que por el contrario, ha aumentado ligeramente, calculándose que a fines del mes pasado los «stocks» estaban representados en una cantidad superior a 425.000 toneladas.

Los embarques de carbón por los puertos de Asturias, durante la segunda decena de diciembre, fueron bastante más activos que en la primera del mismo mes. Por Gijón-Musel, se cargaron 56.480,47 tons.; por Avilés, 18.965 y 16.205 por San Esteban de Pravia. Esta actividad de embarques continuó también en la última decena, por los motivos expuestos al principio de esta información.

Por los diferentes cargaderos de Langreo y Norte, al terminar el mes, el número de buques sometidos a los turnos es bastante limitado, por lo que todos los despachos se hacen con esperas de breves días en puerto.

No hay variación en los precios para suministro de carbones a las industrias obligadas, y continúan los tipos fijados por Decreto, 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 consumidores libres pueden conseguir cotizaciones por debajo de estos precios, oscilando las rebajas de 2 a 5 pesetas, según calidades que demanden.

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

EL 2183 ES EL NÚMERO DE NUESTRO TELÉFONO



# MERCADOS EXTRANJEROS

## FLETES

No hay apenas novedad ninguna que recoger en la mayor parte de los mercados marítimos; en las secciones orientales, en el mercado australiano principalmente, parecen haberse rectificado las anteriores condiciones de pesadez, que dejan paso a una ligera demanda, especialmente para el tonelaje de embarque inmediato, aunque no se sostengan estas circunstancias para el diferido. En los mercados de granos las condiciones actuales persistirán hasta que mejore la demanda de maíz.

El mercado del Plata está paralizado por falta de demanda para los cereales, y con el tonelaje ofrecido se sirve cumplidamente los actuales requerimientos de aquella zona. Se hacen fletes de San Lorenzo a todo el R. U., buque de 5.000 tons., cargamento de granos, febrero 10 al 24, a razón de 18/—. De Rosario a la misma zona, buque de 5.500, también cargamento de granos, de marzo 15 a abril 4, al tipo de 18/—. Para buques de mayor tonelaje se fleta de San Lorenzo a Los Angeles y zona de Vancouver, buque de 7.000 tons., embarque inmediato, a razón de 15/6.

En el sector norteamericano ha habido pocas transacciones por la contracción de la demanda de granos, aunque haya una mayor demanda de tonelaje para desguace, especialmente del Oeste de Italia. No hay tampoco mejor demanda de Cuba a R. U. y Continente para este mes de enero, aunque se conocen fletes de 14/— para viajes entre estos puntos, el próximo febrero, buque de 4.000 tons.

En los mercados orientales se advierte una mejoría en algunas actividades especialmente desde los puertos australianos, donde, algunos días, ha llegado a escasear el tonelaje inmediato. Se registran fletes de Sidney a R. U. y Continente, buque de 8.800 tons., cereales a granel, febrero 20 a marzo 10, al tipo de 24/3.

## CARBONES

Si se tiene en cuenta la paralización producida por los días de vacaciones, la situación en el mercado de Cardiff es sensiblemente la misma. Es decir, una activa demanda para la mayor parte de variedades características. Días hubo, como el 27, en que el número de buques a la carga, en los distintos puertos de este sector, fué el mayor registrado en el año. Las únicas cotizaciones que se resienten a la baja, son los cribados en algunas de sus cualidades. Coques tienden a mejorar todavía, y mantiene su baja posición anterior la madera de mina.

Todas estas generalizaciones del mercado de Cardiff son aplicables al de Swansea. La crudeza de la estación ha impreso a la demanda interior una singular actividad que favorece a la mayor parte de los tipos de este sector. Los «cobble», sin embargo, dieron notas de debilidad en muchos días de la quincena. Tienen sostenida demanda galletilla cortado a máquina, cribados y menudos, en variedades superiores. Igualmente es firme la de casi todos los tipos de vapor.

Continúa la firmeza del mercado de Newcastle según registrábamos en nuestra referencia anterior. Calidades de vapor tienen una demanda muy activa con perspectivas de sostenerla por mucho tiempo. Tyne y otros menudos, se cotizan bien y tienen amplios requerimientos. Los coques tienen, asimismo, buenas salidas y precios sostenidos, con tendencia a mejorar.

Apenas hay rasgo ninguno digno de mención en el mercado de Glasgow, puesto que no han variado substancialmente las condiciones de firmeza que lo venían caracterizando. Carbones de navegación han llegado a escasear y la amenaza de huelga movió al consumo interior a aprovisionarse de aquellas variedades propias para el mismo.

## EL PEZ QUE LLAMA A SU PESCADOR

# LA ESCIENA. — PERCA

*Ofrecimiento de trozos de la cabeza a los magistrados romanos. — Tanicio, tras una cabeza de esciena: por fin, la come. — La esciena «habla» y «gruñe». — Se le oye aún a veinte brazas de profundidad. — Llamando a sus matadores... — Dormido y pescado a la orilla. — Las piedras de las orejas: «piedras de cólico», curadoras. — Las escienas, precursoras de los hancos de sardina y arenques.*

Las Escienas eran muy conocidas en París, especialmente, como un manjar succulento, con el nombre de *Maigre*, hace un siglo. Hoy, apenas se ven un par de ejemplares.

Como la esciena se vende en pedazos, y la cabeza es la parte más estimada, los pescadores de Roma acostumbraban antiguamente a ofrecerla, así como la del esturión, a los tres magistrados nombrados «Conservadores de la Ciudad», como una especie de tributo; de manera que no se podía comer más que en la casa de aquéllos o gracias a su amabilidad.

Pablo Jorge refiere una anécdota que traslado aquí, porque prueba hasta qué punto era estimada la esciena en aquella época.

Un famoso «parásito», llamado Tanicio, colocaba todos los días a su criado en la plaza para informarse de las casas donde se comían los mejores platos. Sabiendo que había llegado una esciena mayor que las de costumbre, se apresuró a hacer una visita a los conservadores, con la esperanza de que le convidarían y tendría su parte de la cabeza; pero aún no había subido las gradas del Capitolio, cuando vió pasar aquella cabeza, que los conservadores enviaban, coronada de flores, al cardenal Riario, que entonces gozaba de gran crédito como sobrino de Sixto IV. Alegrose

mucho de que aquel rico plato fuese destinado a un prelado a quien conocía y a quien con toda confianza podía pedir de comer y se apresuró a seguir a los criados de los conservadores. Mas, para desgracia de Tanicio, el prelado Riario tuvo otra idea.

— Justo es — dijo — que un tan gran pescado vaya al más grande de los Cardenales...

Y diciendo y ordenando, envió, después de este maldiciente juego de palabras, la esciena a uno de sus colegas: el cardenal Federico de Saint Severin que, las Memorias de la época, dicen era de una talla desmesurada.

Nueva carrera para Tanicio, y nuevo accidente.

Saint Severin, que debía una cantidad muy crecida al banquero Agustín Chigi, se alegró mucho de encontrar una ocasión de obsequiarle. Y le envió la cabeza de la esciena en una fuente de oro.

Esta vez era menester ir al otro lado del Tíber donde Chigi hacía construir su hermoso palacio de la «Farnesina» que han hecho tan célebre las obras de Rafael de Urbino y del Sodoma.

...Pero Chigi tampoco la guardó y, renovando las flores que el sol había ajado o marchitado, la envió a su querida, cortesana muy en boga entonces, que habitaba cerca



del puente «Sixtino». Y, allí, fué donde el pobre Tanicio, anciano obeso, después de haber recorrido toda la ciudad con un calor ardiente, pudo saciarse en el objeto de su codicia.

Convendremos, pues, en que un pescado que los más grandes señores de Roma miraban como un magnífico presente y que hacía a un viejo gastrónomo desafiar el sol de mediodía de Italia, que ¡señores, tiene su fuerza! habrá bien merecido un lugar en los libros de los ictiólogos.

A Rondelet he leído también esta historia pero aplicada a otro pez no tan hermoso.

Se reconoce la esciena en los colores exageradamente brillantes que tiene. Es muy común en las desembocaduras de los ríos del Mediterráneo. Ateneo asegura que el «estrecho de Seylla», es el que posee con preferencia el noble *Lactus* (esciena), ese manjar maravilloso.

Los pescadores de Chipiona y los de la ría de Muros le llaman *Corvinata*. Es pez de paso y fácil de coger con trasmallo, en verano hasta Galicia.

A medida que vamos hacia el Norte es más raro hallar este pez.»

Los pescadores de Fécamp que vendieron una a Cuvier en 1798, apenas la conocían; sucediéndoles lo mismo a los de Dieppe en 1813 en que hallaron dos en las esclusas.

Cuando estos peces están reunidos dejan oír una especie de gruñido más fuerte que el de los «grondins» de los franceses. Tanto es así, que se dice que, tres pescadores, guiados por este ruido cogieron veinte ejemplares en una sola redada.

Los pescadores aseguran que este ruido es bastante perceptible aún hallándose el animal a veinte brazas de profundidad; así es que tienen sumo cuidado en aplicar el oído a los bordes o regatas de sus chalupas para guiarse por este *canto* o ruido y pescarles.

Este *canto* varía mucho. Unos dicen que es un zumbido sordo. Otros que un silbido agudo.

En las cercanías de la Rochelle se le ha

dado a esta acción el nombre de *seiller*, así como se llama *ladrar* a la del perro.

Hay pescadores que pretenden estar seguros afirmando que las escienas machos son los únicos que *seilleran* y cuando están en el cielo y, además que, con solo silbándoles se les puede llevar al costado de sus embarcaciones y a flor de agua.

Es decir, ellos mismos llaman a sus mata-dores.

Una esciena fué cogida en Dieppe con redes tendidas a la orilla, muy cerca de tierra. El animal estaba dormido. Al despertar se agitó con tanta violencia, que hizo caer en el agua al pescador que se le acercó, habiendo de ser auxiliado para capturarle, pues estos peces tienen una fuerza extraordinaria, tanta, que cuando se la coge viva en un bote, es capaz de derribar un hombre a coletazos y, por ello, apenas la cogen tratan de matarla.

En Royan se mira, la aparición de la esciena, como precursora de la de la sardina y en Dieppe lo mismo, pero de los arenques.

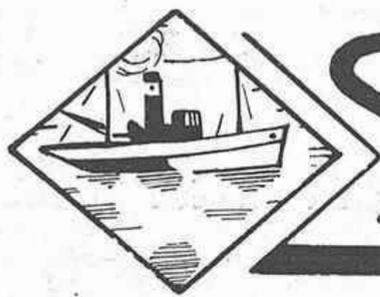
Este pez es, pues, como las demás grandes especies: voraces, que siguen los bancos de pesca emigradores, encontrando, al mismo tiempo, de esta manera un alimento abundante y excelente.

Las piedras que la esciena tiene en el oído (como la corvina), así como los demás peces óseos y más grandes que en ningunos otros semejantes, fueron observadas por los antiguos, quienes dicen que la umbrina y la esciena tiene piedras en la cabeza a las que el pueblo atribuye virtudes extraordinarias y puramente imaginarias.

En otro tiempo se les llamaba *Piedras de Cólico* y se las llevaba al cuello engarzadas, en oro, a modo de amuletos o escapularios, para curar y aun para prevenir esta o aquella enfermedad; pero para esto habían de recibirse regaladas, pues las que se compraban «perdían su virtud»...

CAPITÁN MIGUEL MORALES ALMIÑANA.

Cádiz.



# SECCIÓN DE PESCA



## UNA QUINCENA PÉSIMA

Así fué la segunda mitad de diciembre, durante la cual las capturas registradas han sido muy reducidas para todas las especies de pescado, a lo que contribuyó en gran parte el estado del tiempo que reinó en muchos días de la quincena, y que fué de frecuentes temporales, impidiendo la salida de la flota pesquera algunas veces y obligando a que regresara prematuramente a puerto, en otras.

En la Estaca, debido también a los fuertes temporales, no pudieron calar los pesqueros con normalidad; de ahí que el pescado traído a este puerto, después de cuatro o cinco días

trabajando en aquellas playas, haya sido escaso. En estas «mareas», como en las de semanas anteriores, predominaron la pescadilla y «gallos».

Como antes decimos, las capturas han sido reducidas para todas las especies, incluso hasta para las de besugo, de la cual solamente hubo dos o tres parejas que hicieron caladas de alguna importancia.

Los precios han sido excelentes durante toda la quincena, motivado a la escasez de pesca y a las fiestas de Navidad.

En resumen, la última quincena del año fué francamente pésima para la industria pesquera de este puerto.

Promedio de precios en las ventas de pescado en la Rula de Gijón, desde el 11 al 25 de Diciembre de 1935

CLASE DE PESCA	11	12	13	14	16	17	18	19	20	21	23	24	25
Merluza.....	4,29	3,50	3,—	3,29	3,50	3,60	3,50	4,39	4,09	4,60	4,39	4,40	
Pescadilla....	1,57	1,30	1,31	1,30	1,42	1,39	1,43	1,10	1,30	1,42	1,30	2,09	
Besugo.....	2,41	2,—	1,86	2,—	2,—	2,09	2,19	2,39	2,29	2,50	2,39	3,45	
Gallos.....	1,29	1,28	1,10	1,29	1,37	1,17	1,20	1,25	1,23	1,22	1,21	1,44	
Congrio.....	2,20	2,—	1,86	1,59	1,69	2,—	1,80	1,83	1,79	2,—	2,—	1,93	
Reyes.....	1,26	>	1,06	>	>	>	>	>	1,10	1,69	1,52	>	
Barbadas.....	1,19	0,91	1,—	1,—	1,—	1,14	1,—	1,08	>	1,08	1,13	0,93	
Salmonetes...	3,34	3,—	3,39	2,99	3,—	4,05	3,29	>	2,69	3,09	3,—	3,30	
Matute.....	0,54	0,50	0,46	0,50	0,50	0,45	0,50	0,46	0,50	0,52	0,44	0,50	
Pelao.....	0,45	0,50	0,43	0,40	0,50	0,41	0,50	0,47	0,50	0,42	0,39	0,50	
Potas.....	1,09	>	1,—	0,87	0,92	0,79	1,—	0,85	0,88	1,—	1,—	1,—	
Almejas.....	0,87	0,96	0,89	0,82	0,80	0,84	0,69	0,85	0,87	0,88	0,77	0,89	
Abadejo.....	>	1,56	1,35	>	1,48	1,60	>	1,43	1,66	1,92	1,94	1,55	
Palometa.....	>	0,73	0,63	0,54	0,52	>	>	>	0,77	>	0,70	0,62	
Sardinas.....	>	0,34	0,80	0,74	0,66	>	>	>	>	0,83	>	0,51	
Gallapotas...	>	1,29	>	1,25	>	>	>	>	>	>	>	>	
Rubiel.....	>	2,60	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	
Mero.....	>	3,—	>	3,—	3,—	>	>	>	3,32	>	>	>	
Lenguados...	>	3,85	>	>	3,28	>	>	>	>	>	>	>	
Panchos.....	>	>	>	>	>	1,62	>	1,49	>	>	1,19	1,09	
Congria.....	>	>	>	>	1,48	>	>	>	>	>	>	1,40	
Chicharro....	>	>	>	>	0,21	>	0,31	>	0,31	0,43	0,40	>	

Día festivo: no hubo ventas

Agencia en Guipúzcoa

## Sociedad Hullera Española

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

# MUSEL

## Movimiento habido en los turnos para la carga de carbón

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====				
30 Nobre.	13 Dicbre.	Elanchove . . . . .	7.000	Barcelona.
2 Dicbre.	18 id.	Ciaño. . . . .	5.500	Motril.
12 id.	24 id.	Norte . . . . .	5.000	Barcelona.
17 id.	cargando	Maruja y Aurora. . . . .	6.500	Id.
23 id.	esperando	Compostela . . . . .	1.900	Cádiz.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
4 Dicbre.	11 Dicbre.	Ciaño. . . . .	2.000	Barcelona.
7 id.	20 id.	Ntra. Sra. del Carmen . . . . .	5.500	Id.
14 id.	24 id.	Ita . . . . .	2.300	Cartagena.
23 id.	cargando	Llodio . . . . .	900	Bilbao.
23 id.	esperando	V. Ruiz Senén . . . . .	5.750	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
10 Dicbre.	19 Dicbre.	Mina Piquera. . . . .	5.300	Barcelona.
14 id.	21 id.	Sama. . . . .	1.000	Bilbao.
19 id.	cargando	Ulía . . . . .	2.100	Vallcarca.
23 id.	esperando	Sac 2. . . . .	4.000	Huelva.
23 id.	»	Udondo . . . . .	6.750	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
9 Dicbre.	13 Dicbre.	Suevia . . . . .	400	Vigo.
12 id.	16 id.	Juan Artaza . . . . .	560	Pasajes.
13 id.	18 id.	José María . . . . .	500	Id.
13 id.	19 id.	Mariavi . . . . .	380	Santander.
16 id.	21 id.	Ruda. . . . .	480	Vigo.
23 id.	cargando	Alejandro . . . . .	480	San Sebastián.
23 id.	esperando	Astillero . . . . .	550	Cádiz.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
12 Dicbre.	13 Dicbre.	F. L. de Ibarra . . . . .	4.600	Tarragona.
13 id.	14 id.	Hernani . . . . .	420	San Sebastián.
14 id.	16 id.	Llodio . . . . .	540	Bilbao.
14 id.	18 id.	Sotón . . . . .	680	Pasajes.
16 id.	18 id.	Sac 9. . . . .	2.000	Santander.
19 id.	20 id.	Marqués de Chavarri. . . . .	4.600	Tarragona.
23 id.	23 id.	Hernani . . . . .	420	San Sebastián.

# - GIJON

por estos puertos desde el 10 al 25 de Diciembre de 1935

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
9 Dicbre.	11 Dicbre.	Mari Elena . . . . .	540	Bilbao.
9 id.	12 id.	Mari Begoña . . . . .	420	Id.
10 id.	14 id.	Mont Seny . . . . .	820	Pasajes.
12 id.	13 id.	Iciar . . . . .	590	Santander.
12 id.	17 id.	Urola . . . . .	6.000	Barcelona.
13 id.	24 id.	Norte . . . . .	1.300	Id.
13 id.	18 id.	Jesús Antonio . . . . .	1.550	Bilbao.
14 id.	16 id.	Llodio . . . . .	360	Id.
14 id.	17 id.	Sotón . . . . .	1.220	Pasajes.
16 id.	18 id.	Mari Elena . . . . .	540	Bilbao.
16 id.	19 id.	S. Martín . . . . .	1.700	Valencia.
16 id.	20 id.	Amador . . . . .	234	Coruña.
16 id.	21 id.	María Amalia . . . . .	830	Pasajes.
17 id.	esperando	M. y Aurora . . . . .	500	Barcelona.
17 id.	24 Dicbre.	Ita . . . . .	500	Cartagena.
17 id.	20 id.	Edurne . . . . .	190	Bermeo.
17 id.	20 id.	Iciar . . . . .	590	Santander.
18 id.	20 id.	Lalín . . . . .	160	Zumaya.
18 id.	19 id.	Zuloaga . . . . .	240	Coruña.
18 id.	21 id.	Mari Begoña . . . . .	420	Bilbao.
19 id.	24 id.	San Jorge . . . . .	250	Pasajes.
19 id.	esperando	José S. Trevilla . . . . .	260	Santander.
19 id.	24 Dicbre.	Ulia . . . . .	1.700	Vallcarca.
21 id.	cargando	Cabo La Plata . . . . .	2.630	Málaga.
23 id.	»	San Eduardo . . . . .	300	Vigo
23 id.	esperando	Mari Elena . . . . .	540	Bilbao.
23 id.	23 Dicbre.	José María . . . . .	500	Pasajes.
23 id.	esperando	Mont Seny . . . . .	800	Id.
23 id.	»	Astur . . . . .	1.200	Bilbao.
23 id.	»	Iciar . . . . .	600	Santander.
===== GIJON - DARSENA. — F. C. DE LANGREO =====				
9 Dicbre.	12 Dicbre.	María Santiuste . . . . .	480	Santander.
9 id.	14 id.	Jone Miren . . . . .	190	Zumaya.
12 id.	16 id.	Alejandro . . . . .	400	San Sebastián.
12 id.	17 id.	Ana . . . . .	300	Pasajes.
12 id.	19 id.	Toñín . . . . .	150	Santander.
12 id.	18 id.	Antonieta . . . . .	120	Lequeitio.
13 id.	19 id.	Breus . . . . .	160	Marín.
14 id.	21 id.	Monte Faro . . . . .	180	Zumaya.
16 id.	23 id.	Josefa . . . . .	300	Vigo.
16 id.	23 id.	Zubieta . . . . .	170	Zumaya.
16 id.	23 id.	Amelia . . . . .	150	Vigo.
20 id.	24 id.	Carmen . . . . .	230	Santander.
23 id.	cargando	Paco García . . . . .	200	Id.
23 id.	»	Ana . . . . .	300	San Sebastián.
25 id.	esperando	Josefa Mari . . . . .	230	Coruña.

# A V I L E S

Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la 2.<sup>a</sup> decena  
de Diciembre de 1935

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
<b>2.<sup>a</sup> decena de Diciembre.</b>				
12 Dicbre.	12 Dicbre.	Arnao . . . . .	106	Requejada.
11 íd.	12 íd.	Cabo Roche . . . . .	40	Ferrol.
10 íd.	13 íd.	Sud . . . . .	4.412	Valencia.
6 íd.	13 íd.	Araitz Mendi. . . . .	3.860	Sagunto.
14 íd.	14 íd.	Arnao . . . . .	134	Requejada.
13 íd.	14 íd.	Concepción Hevia. . . . .	6	Gijón.
12 íd.	16 íd.	Lekeitiarra . . . . .	210	San Sebastián.
14 íd.	17 íd.	Margarita . . . . .	315	Vigo.
12 íd.	17 íd.	Quenje . . . . .	8	Coruña.
14 íd.	18 íd.	C. de Zubiría. . . . .	4.511	Valencia.
14 íd.	18 íd.	Mari Carmen. . . . .	358	Vigo.
17 íd.	19 íd.	Concepción Hevia . . . . .	218	San Sebastián.
18 íd.	19 íd.	Arnao . . . . .	8	Bilbao.
16 íd.	20 íd.	Antonio Satrustegui . . . . .	4.726	Barcelona.
18 íd.	20 íd.	Lolita Godoy . . . . .	53	Vigo.
<b>TOTAL...</b>			<b>18.965</b>	

## Viuda de Manuel G. Morán

### EFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

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

Aceites para la Marina MOBIL OILS

Empaquetaduras y juntas BELDAM

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

**San Juan de Nieva (Avilés)**

Telegramas  
Telefonemas

**MORÁN-AVILÉS**

# SAN ESTEBAN DE PRAVIA

Relación del carbón embarcado por este puerto durante la 2.<sup>a</sup> decena  
de Diciembre de 1935

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
<b>2.<sup>a</sup> decena de Diciembre.</b>				
9 Dicbre.	11 Dicbre.	Margarita . . . . .	320	Bilbao.
8 id.	11 id.	Cementos Rezola 2 . . . . .	681	San Sebastián.
12 id.	12 id.	F. R. San Pedro . . . . .	2.476	Bilbao.
9 id.	12 id.	Jaime Girona. . . . .	2.328	Id.
9 id.	12 id.	Aurora . . . . .	973	Id.
11 id.	12 id.	Mari Carmen. . . . .	386	Vigo.
11 id.	13 id.	Aller. . . . .	204	Pasajes.
13 id.	14 id.	El Caudal . . . . .	1.045	Id.
15 id.	16 id.	Juan Artaza . . . . .	2.293	Bilbao.
15 id.	17 id.	Asunción. . . . .	200	San Sebastián.
17 id.	18 id.	Aurora . . . . .	902	Bilbao.
18 id.	19 id.	F. R. San Pedro . . . . .	2.071	Id.
19 id.	20 id.	Jaime Girona. . . . .	2.136	Id.
20 id.	20 id.	Vito . . . . .	190	San Sebastián.
TOTAL...			16.205	

GRANDES ALMACENES DE EFECTOS NAVALES  
DE  
**ENRIQUE VALDES T. PRIDA**

PRECIOS SIN COMPETENCIA

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

TELÉFONO 19

**SAN ESTEBAN DE PRAVIA**

# EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

Toneladas de carbón embarcadas por los diferentes cargaderos que se citan durante la 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> decena de Diciembre de 1935

		1. <sup>a</sup> DECENA	2. <sup>a</sup> DECENA
<b>MUSEL</b>			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.....	Turno 1. <sup>o</sup> .....	7.822,20	8.635,31
	Id. 2. <sup>o</sup> .....	5.038,27	6.335,66
	Id. 3. <sup>o</sup> .....	3.334,67	6.076,37
	Id. 4. <sup>o</sup> .....	514,46	1.838,09
	Grúas chicas.....	520,19	521,57
<b>MUSEL</b>			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.....	Cargaderos .....	8.757,89	28.621,08
	Grúas chicas.....	664,77	1.683,27
<b>GIJÓN-DARSENA</b>			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C. ....	Cargaderos .....	1.319,11	2.375,12
	Muelles.....	192,00	394,00
Totales en las dos decenas.....		28.173,56	56.480,47
<b>AVILÉS.....</b>		15.548,00	18.965,00
<b>SAN ESTEBAN DE PRAVIA.....</b>		4.878,00	16.205,00

# CEMENTOS FRADERA, S.A.

## PORTLAND ARTIFICIAL LANDFORT



LANDFORT  
VALLCARCA

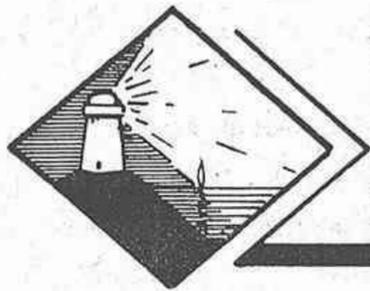
DESPACHO:

RONDA DE LA UNIVERSIDAD, 31

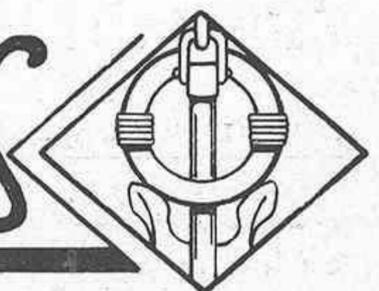
## BARCELONA

Teléfono n.º 13067

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: "LANDFORT"



# INFORMACIONES VARIAS



## DOS NOMBRAMIENTOS

Como consecuencia de la crisis política surgida y resuelta el día 30 de diciembre último se han hecho varios nombramientos que queremos consignar aquí:

Fué designado ministro de Hacienda el distinguido asturiano y particular amigo nuestro D. Manuel Rico Avello, que ha dado prueba de su talento en los distintos e importantes cargos políticos que anteriormente desempeñó.

También ha sido nombrado ministro de Agricultura, Industria y Comercio D. José María Álvarez Mendizábal, persona que ocupó otros altos cargos, y creemos que habrá de preocuparse desde éste, de asuntos que afectan a su departamento, como es la producción del carbón, que tanto necesita de la atención de los Gobiernos.

Felicitemos a dichos señores por las designaciones con que han sido honrados y les deseamos muchos aciertos en el desempeño de tan altos cargos.

## EL CARBÓN DE «LA CAMOCHA»

Casi como hecho histórico, hemos de registrar aquí que el día 24 de diciembre último fué embarcado en el vapor «Rosita» un cargamento de 150 toneladas de carbón de la mina «La Camocha», de los Sres. Felgueroso, que salió del Musel con destino a Santander.

Es de celebrar que esta mina situada en el concejo de Gijón vaya dando a conocer sus productos y abriéndose mercado para que dentro de poco alcance la preponderancia que merece en la producción hullera.

Por ello felicitamos sinceramente a nuestros respetables amigos los Sres. Felgueroso.

## NAUFRAGIO DEL «JUAN ARTAZA»

El lunes 30 de diciembre naufragó a la en-

trada del puerto local, siendo arrastrado a los bajos de Castrillón, el vapor de 343 tons. «Juan Artaza», de la matrícula de Pasajes, que despachaba en Gijón el consignatario don Pedro Sierra.

El naufragio fué debido a la fuerte marea reinante, por lo cual el buque perdió el gobierno y estuvo a punto de estrallarse contra el dique de Liquerica.

Al ocurrir el accidente el buque salía del puerto con dirección a Pasajes con cargamento de carbón; fué construido en 1916 y sus armadores eran los Sres. Artaza y Compañía, de Pasajes.

La tripulación, compuesta de doce hombres, fué salvada.

## LOS VALORES NAVIEROS

En la Bolsa se aprecia una tendencia a la baja de los valores navieros. En la última semana, las Sotas bajaron de 410 a 400, aunque cerraron a 410; las Uniones bajan de 240 a 230; las Bilbaos están entre 40 y 50; las Amayas entre 195 y 205; las Nerviones se cotizan en papel a 490 contra 600, y el resto de los valores la tendencia es de venta.

## LA ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO

La Biblioteca Marvá acaba de publicar un nuevo tomo de la misma titulado «La Organización Internacional del Trabajo y el Progreso Social», del que es autor el conocido escritor de cuestiones sociales D. Antonio Fabra Rivas, y de cuya obra hemos recibido un ejemplar. Se trata de un estudio muy útil para el conocimiento de esta cuestión en su aspecto internacional y que no puede dejar de consultarse en muchos casos.

Agradecemos el envío.

EL «BERENGARIA», RETIRADO

El trasatlántico «Berengaria» será retirado de los mares, en cuanto comience a funcionar su sucesor el «Queen Mary», para fines del próximo mayo. Los servicios de la «Cunard White Star», en el Atlántico, serán desempeñados por el «Queen Mary», y otros dos de sus buques, «Majestic» y «Aquitania». No aparece en la lista de sus viajes el nombre del «Berengaria».

El «Berengaria» es un buque de 52.000 tons. que ostentó anteriormenae, el pabellón alemán con el nombre de «Imperator». Fué transferido a sus actuales poseedores en virtud de los acuerdos de reparaciones de guerra.

TABLAS DE MAREAS

El ingeniero director de las Obras del Puerto de Avilés ha tenido la atención de remitirnos dos ejemplares del «Indicador Marítimo del Puerto de Avilés», que contiene la tabla de mareas para 1936.

Agradecemos a dicho señor ingeniero su atención.

LOS BUQUES SOVIÉTICOS  
EN EL TRÁFICO MODERNO

El incremento que los buques soviéticos están alcanzando en el transporte de maderas rusas a Inglaterra se pone de relieve en los datos de 39 puertos, recibidos por la Cámara

de Navegación. En estas estadísticas se excluye al de Londres, pero con todo, se refieren a las tres cuartas partes de la madera importada.

Comparados los primeros nueve meses de 1934 con el correspondiente período de 1935 los datos señalan que el número de buques ingleses bajó de 97 a 59 y el tonelaje transportado de 329.400 a 195.900. Por otra parte, el número de buques soviéticos, subió de 41 a 121, y el tonelaje de 130.300 a 385.200. Este año los buques ingleses han hecho menos de dos tercios del tráfico del pasado, mientras los de pabellón ruso han hecho tres veces más.

Es evidente que Rusia está haciendo un esfuerzo sobrehumano para adscribirse ese tráfico, en lo posible. En las nuevas tendencias de su economía planificada se persigue dotar a la economía nacional de cierta independencia en el transporte, librándose de la dependencia a las flotas extrañas. Durante los últimos cinco años la flota rusa ha duplicado su tonelaje; claro que la marina mercante rusa había, prácticamente, desaparecido y el esfuerzo de los directores de aquel Estado consistirá en sacarla de la nada.

Hace cinco años la Marina rusa era de 581.716 tons.; la intensificación del esfuerzo ha sido tal que ha llegado a 1.110.811 toneladas. Cifra insignificante dado lo extenso de aquel territorio, que no iguala siquiera a la de España.

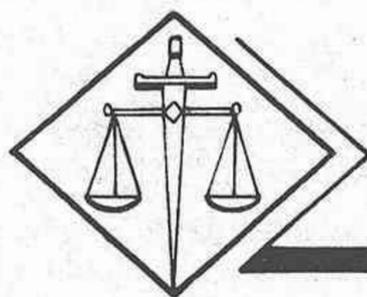
# ANTONIO SUARDIAZ VALDÉS

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

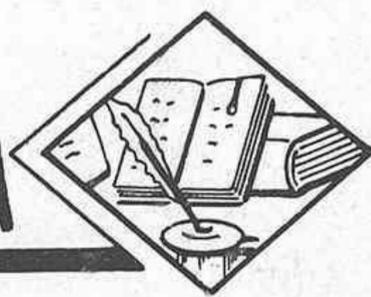
*Servicio de cabotaje entre puertos del Cantábrico*

===== F L O T A =====

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 —		



# LEGISLACIÓN MARITIMA



## APROBANDO LAS TARIFAS DE HONORARIOS DE RECONOCIMIENTO DE BUQUES

Excmo. Sr.: Visto lo informado por la Sección de Construcción Naval de la Dirección general de la Marina Civil y Pesca, y a propuesta de ésta,

Este Ministerio ha resuelto aprobar las tarifas de honorarios de reconocimientos de buques, de fechas 9 de noviembre de 1933 (D. O. del Ministerio de Marina núm. 264) y 20 de enero de 1934 (D. O. del mismo Ministerio, núm. 19), que continuarán en vigor de una manera definitiva.

Madrid, 20 de diciembre de 1935.

## DISPOSICIÓN RELATIVA A LA VENTA DE GAS-OIL EN LOS PÓSITOS Y RULAS DE ASTURIAS

Ilmo. Sr.: Por Orden del Ministerio de Hacienda de fecha 12 de octubre de 1935 se dispone que de las bonificaciones establecidas en el uso del gasoil y gasolina para la industria pesquera se deduzcan obligatoriamente dos céntimos, que habrán de invertirse necesariamente, entre otros auxilios de carácter social, en subvenciones de orfandad para hijos de pescadores.

Y como la Federación de Pescadores de Asturias ha acordado por unanimidad solicitar del Instituto Social de la Marina la creación del Orfanato para los hijos de

los pescadores de aquella provincia e instalarlo en el edificio donado a tal efecto por el Ayuntamiento de Tapia de Casariego y dedicar a su sostenimiento uno de los dos anteriormente mencionados céntimos,

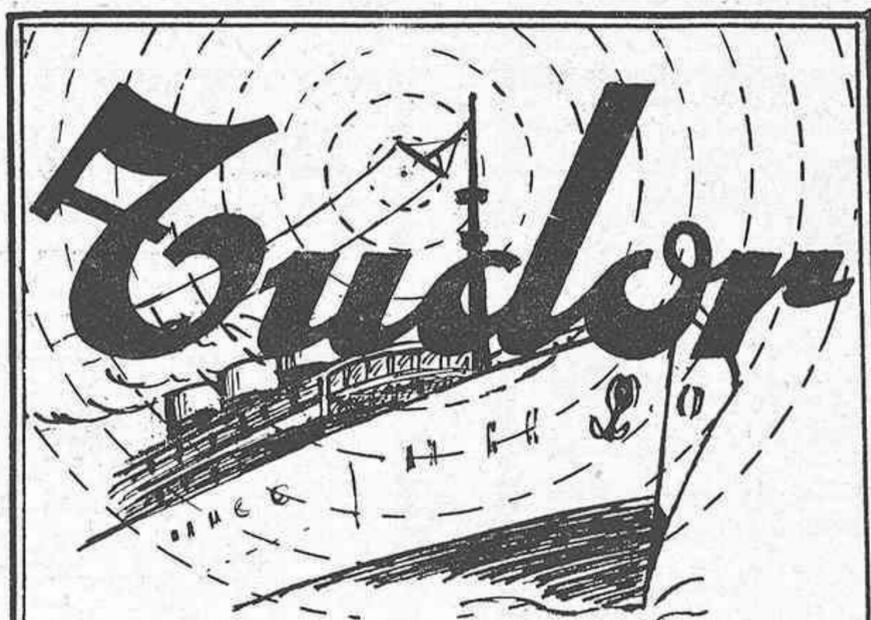
Este Ministerio ha resuelto:

1.º Que uno de los dos céntimos que recaudan obligatoriamente los Pósitos y Asociaciones de Armadores de todos los puertos de Asturias procedentes de la concesión hecha a los mismos en el precio del gasoil se destine íntegramente a los gastos de sostenimiento de los hijos de los pescadores acogidos en dicho Orfanato.

2.º La recaudación que se obtenga en cumplimiento del precedente apartado se pondrá por las Autoridades interesadas a disposición de la

Comisión organizadora del Orfanato y, en su día, a la del Patronato que se nombre, a quienes se confiere la inspección de esa recaudación.

3.º La Comisión a que se refiere el artículo anterior se constituirá por el Sr. Ministro de Trabajo, Justicia y Sanidad, como Presidente, o persona en quien delegue, y como Vocales, el Delegado marítimo de Gijón, un representante del Instituto Social de la Marina, el Alcalde y el Presidente del Pósito de Tapia de Casariego y el Presidente y el Secretario de la Federación de Armadores de Buques



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

**FABRICAS EN ZARAGOZA Y MADRID**

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

**MADRID**

DELEGACION EN BILBAO  
BERTENDONA, 4-TELEFONO 11621

de Pesca y del Comité ejecutivo de la Federación de Sociedades de Pescadores de Asturias.

4.º A los efectos de la Delegación a que se refiere el punto tercero se designa a don Jesús Cancio.

Madrid, veintiocho de diciembre de mil novecientos treinta y cinco.

PRORROGANDO HASTA QUE TENGA EFECTO  
LA VIGENCIA DE LA NUEVA LEY DE PROTECCIÓN A LAS COMUNICACIONES MARÍTIMAS

Este Ministerio, de conformidad con lo acordado en Consejo de Ministros y haciendo uso de las facultades que a tal respecto tiene concedidas, ha resuelto prorrogar hasta que tenga efecto la vigencia de la nueva ley de Protección a las Industrias y Comunicaciones marítimas, pendiente de aprobación por las Cortes, el concierto provisional con la Compañía Trasatlántica para la prestación de los servicios de las líneas 1, 3 y 4 del cuadro B de la vigente ley de Comunicaciones marí-

timas, en las condiciones establecidas en la Orden ministerial de 21 de Diciembre de 1934 y siguiendo las normas de la misma, con la excepción de la norma 1.ª referente a los itinerarios, que se publican separadamente, y las modificaciones siguientes en la norma 3.ª de la citada Orden ministerial:

El párrafo primero se entenderá redactado del modo siguiente: «Una Comisión interventora, presidida por el Director general de la Marina civil y Pesca, y compuesta además por el Jefe de la Sección de Navegación, Delegado e Interventor del Estado en la Compañía y el Jefe de la Subsección Económicoadministrativa, como Secretario, levantará todos los meses la cuenta de las resultas y propondrá a este Ministerio la fijación de la subvención que deberá satisfacerse por cada mes».

Queda suprimido el párrafo segundo de la repetida norma 3.ª

Madrid, nueve de diciembre de mil novecientos treinta y cinco.



**FEDERICO G. FIERRO**  
ARMADOR Y CONSIGNATARIO  
Comisionista y Agente de Aduanas  
Banquero

Carbones - Seguros - Fletamentos  
Cementos-Agua potable para buques  
AGENTE de: la S. A. Hulleras del  
Turón, de S. A. Altos Hornos de Vizcaya, de S. A. Fábrica de Mieres, de S. A. Vapores Costeros, de Ibarra y Compañía, de Compañía Trasmediterránea, de Isaac's Line y de la Compañía Neptunia.

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

TELÉFONO núm. 20

Dirección Telegráfica y Telefónica: FIERROS  
SAN ESTEBAN DE PRAVIA

**TALLERES DEL ASTILLERO**

SOCIEDAD ANÓNIMA

ASTILLERO (Santander)

MATERIAL PARA FERROCARRILES

Vagones, puentes, grúas, cambios y cruzamientos de vías, material para señales, etc.

**DIQUE SECO**

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE BUQUES

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES DE

MÁQUINAS, CALDERAS, ETC.

MAQUINARIA Y MATERIAL PARA OBRAS

PÚBLICAS Y PUERTOS

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: TALLERES

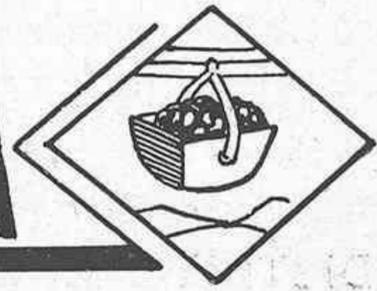
DIRECCIÓN POSTAL: APARTADO N.º 10

ASTILLERO (SANTANDER)

TELÉFONO NÚM. 20



# LEGISLACIÓN MINERA



## CREANDO LA JUNTA REGULADORA- DE LA PRODUCCIÓN DE COMBUS- TIBLES LÍQUIDOS NACIONALES :—:

Ilmo. Sr.: Cumpliendo lo dispuesto en el artículo cuarto del Reglamento para la aplicación de la ley de Combustibles líquidos aprobado por Decreto de 9 del actual,

Este Ministerio ha acordado la creación de una Junta que se denominará Reguladora de la producción de combustibles líquidos nacionales, cuya misión será la señalada en el citado Reglamento, nombrando para constituir la a los señores siguientes:

Presidente, Excmo. Sr. Subsecretario de Industria y Comercio, quien podrá delegar de palabra o por escrito, según lo dispuesto en el artículo tercero del Reglamento, en el Jefe de la Sección de Combustibles.

D. Luis Gamboa Robles, en representación del Comité de Combustibles.

D. José María Martínez Ortega, en representación del Ministerio de Hacienda.

D. José Gil de Ramales, y como suplente don Joaquín García Otermín, en representación de la Campsa.

D. Antonio Valcárcel, en representación del

Consejo Superior de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación.

D. Luis Gamir y Espina y don Eduardo Merello Llasera, en representación de los actuales productores de hidrocarburos.

D. José Capnmay, Secretario general de Industria, en representación de los servicios de Industria de este Ministerio.

D. Eduardo Viada, en representación de la Dirección de Comercio.

D. Luis Bermejo y Vida, Director del Instituto de Combustibles líquido, como representante del mismo.

D. Juan González Anleo, como representante del Ministerio de la Guerra en el Comité de Combustibles.

D. José Barbastro, como representante del Ministerio de Marina en el Comité, y don Luis Benítez de Luño, Asesor Jurídico de este Ministerio.

Los nombramientos de los representantes del Consejo Superior de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación y, asimismo, los de los productores actuales de combustibles líquidos tendrán carácter provisional hasta que por el mencionado organismo y Sindicatos de productores legalmente constituidos se propongan los representantes definitivos.

Madrid, 18 de diciembre de 1935.

## INGLATERRA

### PRECIOS DE CARBONES PARA EXPORTACIÓN

#### SWANSEA

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

#### NEWCASTLE

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

## CARDIFF

### GRANOS

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

### MENUDOS

De vapor, superiores.....	13/ a 14/
Buenos para consumo.....	12/6 a 13/
Buenos para carga.....	11/6 a 12/6

# TRITON

PINTURA PATENTE PARA BARCOS

# OLESA

MADRID

# Norusto

PINTURA-ESMALTE ANTICORROSIVA

# INFORMACIÓN PARA MINAS

## DISTRITO MINERO DE OVIEDO

### EXPENDEDURÍA DE EXPLOSIVOS

D. José Méndez G. Martínez, vecino de Navia, solicita autorización para el establecimiento de una expendeduría de explosivos, sita en la carretera de Villalba a Oviedo, de la citada villa. (B. O. 17 diciembre 1935).

### REGISTRO

Expediente de la mina de hierro nombrada «Víctor», 15.725, cuyo terreno queda franco y registrable por ser firmes las providencias dictadas en el mismo en trece de noviembre del corriente año (B. O. 17 diciembre 1935).

### SOLICITUDES DE REGISTRO

D. Francisco Castaño García, vecino de Ventanueva (Cangas del Narcea), ha presentado solicitud de registro de cuarenta y dos hectáreas de la mina de hulla que se conocerá con el nombre de «Castaño», sita en Gillón, paraje llamado Gillón y otros, parroquia de Gillón, concejo de Cangas del Narcea.

Verifica su designación en la forma siguiente:

Se tomará como punto de partida la intersección o punto donde cruzan el camino de Gillón a la Capilla de La Magdalena con el reguero de la Corza, al Norte del pueblo de Gillón, y desde este punto a 1.<sup>a</sup> estaca, se medirán en dirección Este, 200 metros; de 1.<sup>a</sup> a 2.<sup>a</sup> en dirección Sur, 600 metros; de 2.<sup>a</sup> a 3.<sup>a</sup> en dirección Este, 700 metros; de 3.<sup>a</sup> a 4.<sup>a</sup> en dirección Norte, 600 metros (de 4.<sup>a</sup> a 1.<sup>a</sup> en dirección Oeste, para llegar a cerrar el perímetro de las cuarenta y dos hectáreas

solicitadas. Los rumbos se refieren al Norte magnético.

Fué admitido este registro con el número 23.672. (B. O. 30 diciembre.)

\* \* \*

D. Manuel Colado y Sama, vecino de Oviedo, ha presentado solicitud de registro de veinte hectáreas de la mina de hierro que se conocerá con el nombre de «La Buscada», sita en Las Foreas, parroquia de Ventosa, concejo de Candamo.

Verifica su designación en la forma siguiente:

Se tomará como punto de partida el mojón marcado con el número 11 de la carretera que va de Santoseso a la Peral, del concejo de Candamo, y desde dicho punto de partida y en dirección Sur, se medirán 100 metros y se fijará la primera estaca; de 1.<sup>a</sup> a 2.<sup>a</sup> en dirección Este, 600 metros; de 2.<sup>a</sup> a 3.<sup>a</sup> Norte, 300 metros; de 3.<sup>a</sup> a 4.<sup>a</sup> Oeste, 700 metros; de 4.<sup>a</sup> a 5.<sup>a</sup> Sur, 200 metros, y desde 5.<sup>a</sup> a punto de partida Este, 100 metros, cerrando así el perímetro de las veinte hectáreas.

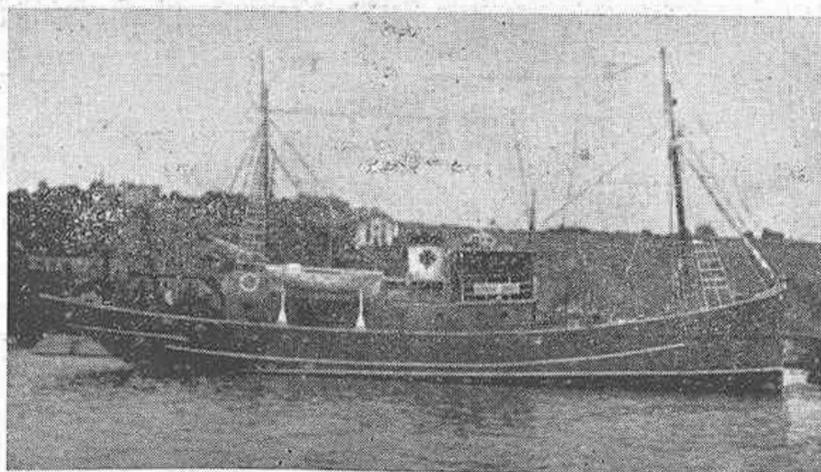
Fué admitido este registro con el número 23.793. (B. O. 21 diciembre 1935.)

### CONCESIONES

Visto el expediente relativo a la caducidad de la concesión otorgada en 29 de abril de 1924 a la Sociedad «A Fernández y Compañía» para construir unos cargaderos en la ría de Avilés:

Considerando que dicho expediente se ha tramitado reglamentariamente y que se han cumplido los requisitos legales,

Este Ministerio de Obras públicas y Comunicaciones, de acuerdo con el dictamen del Consejo de Estado ha dispuesto declarar la caducidad de dicha concesión con pérdida de la fianza constituida. (B. O. 27 diciembre 1935).



## LA CONSTRUCTORA GUIPUZCOANA S. A.

### Pasajes de San Pedro

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE  
BUQUES, MAQUINAS Y CALDERAS

PROYECTOS Y PRESUPUESTOS  
GRATUITOS

# S. A. Depósito de Carbones de Tenerife

— G I J Ó N —

CARBONES

Consignatarios :-: Fletamentos

Agencia de las Compañías Hamburguesas

(Servicio directo a CUBA y MEXICO)

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

## HISPANO RADIO MARITIMA

**Alcalá, 16 - MADRID**

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

Aparatos automáticos de alarma de los mismos sistemas

**SONDAS ULTRASONORAS LANGEVIN FLORISSON**

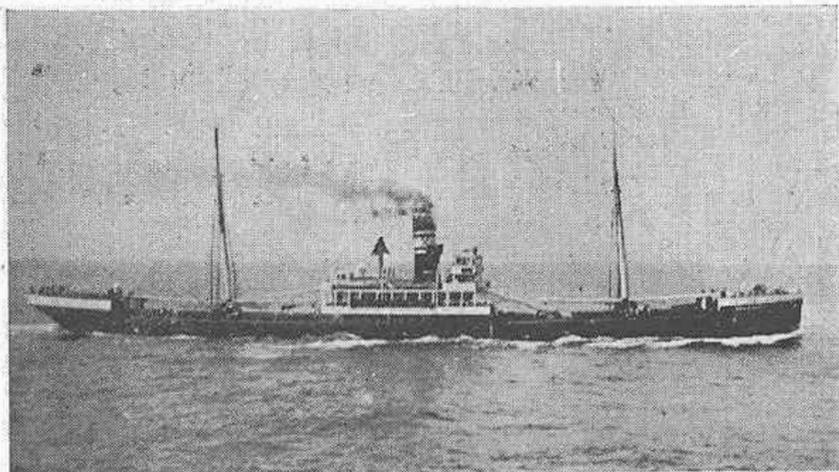
Esta Compañía tiene a su cargo las estaciones de la casi totalidad de los buques españoles de pasaje, carga y pesca, y posee la exclusiva en España para la explotación de dichos aparatos

**Pídanse detalles y presupuestos a**

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

a sus inspecciones de: Barcelona: Gran Via Layetana, 3; Bilbao: Alameda de Recalde, 36; Cádiz: Plaza de Argüelles, 4; La Coruña: Avenida de los Mártires de Jaca, 8; Gijón: Instituto, 4 y 6; Sagunto: Libertad, 26; San Sebastián: Francisco Andoanegui, 45 (Pasajes de San Pedro); Vigo: Tomás Alonso, 363 (Bouzas) o a sus agentes: D. Alberto Alonso Berrueta, Usandizaga, 21 - San Sebastián y Francisco Andoanegui, 5 Pasajes de San Pedro y D. Santiago Montenegro, Giner de los Rios, 31 - Vigo.

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



## JOAQUIN VELASCO

LANGREO, 2

— G I J Ó N —

MINAS DE COTO DEL MUSEL  
CARBONES PARA GAS

VAPORES:



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

# DOMINGO MUMBRÚ

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS  
BARCELONA

Telegramas } DOBRÚ  
Telefonemas }

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

## “Fundición Guillermo”

Funde piezas hasta 1.500 kilos de peso en hierro y bronce

Garantiza piezas exentas de poros

TELÉFONO 1831

Taller:

APARTADO 220

Marqués de San Esteban  
Vías de Fomento

GIJÓN

## CALADEROS DE PESCA

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

Planos especiales nuevos para el bonito a 35 pesetas

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

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

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

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

Es el recurso supremo en estas circunstancias.

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

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

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

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

**Capitán MIGUEL MORALES ALMIÑANA,**  
Lista de Correos, CADIZ

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

## Juan Navarro Dagnino

Subdelegado de Pesca  
en La Coruña

**PUBLICISTA DE OBRAS NAUTICAS**

El giro-compás (Aguja giroscópica)

Manejo de las cartas marinas inglesas y españolas

Vocabulario marítimo inglés-español y español-inglés

Gran tratado de maniobra de buques “Arte Naval”

Edición española de las tablas de Newton y Pinto

Tratado de navegación “Manual del Oficial de Derrota”

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

Pedidos al autor.

## LA UNIÓN y EL FÉNIX ESPAÑOL



(COMPAÑÍA DE SEGUROS)  
MARÍTIMOS - Buques - Fletes  
Desembolsos - Mercancías - In-  
cendios - Vida - Valores - Acci-  
dentes de Trabajo y Mar (tripu-  
laciones industriales, etc.) - Acci-  
dentes individuales - Respon-  
sabilidad Civil - Robo - Expolia-  
ción - Saqueo - Pillaje, etc., etc.

REPRESENTANTES EN GIJÓN (ASTURIAS):

Luis del Campo Valdés-Hevia - Claudio Fernández y Fernández  
COMISARIATO DE AVERIAS  
Oficina: Libertad, 49 - Teléfono 2938 - Particular 1496

## ALMACÉN DE EFECTOS NAVALES

— DE —

## VIUDA MAÑUECO (SUCESOR)

Méndez Núñez, 8 — Teléfono 2256

SANTANDER

Pinturas, Cordelería y Cables. - Lubrificantes.  
Cotonos, Correas, Amiantos. - Empaquetaduras  
Poleas de hierro y madera. - Faroles para buques  
**SUCURSAL EN PUERTO CHICO**

## Minas de Respinedo

# JESUS FERNANDEZ

OFICINAS:

Marqués de San Esteban, número 2

— GIJÓN —

## SOCIEDAD INDUSTRIAL ASTURIANA

# FABRICAS DE MOREDA Y GIJON

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

Espino artificial, puntas de parís, hoja de lata

Para la correspondencia y pedidos dirigirse al Director de las

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

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

## Fábrica de Metales de Lugones

ALAMBRE de cobre electrolítico de todos los diámetros  
Id. de bronce silencioso » » » »  
Id. de latón » » » »

BARRAS de cobre de todos los diámetros  
Id. de latón » » » »  
CHAPAS de latón de todas dimensiones

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

## Minas de Carbón en Aller (Moreda)

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

**Minas de Hierro en Belmonte**

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

**Telegramas y Telefonemas: TARTIERE**

# Gumersindo Junquera

GIJÓN - MUSEL

Armador - Consignatario de Buques  
Carbones - Fletamentos



## VAPORES

LUIS ADARO..... 3.400 Tons.

GUMERSINDO JUNQUERA 5.800 »

MARUJA Y AURORA..... 6 850 »

**TELEFONO 17-00 - APARTADO 176**

**Telegramas: JUNSECA-GIJÓN**

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

## ANGEL ALVAREZ, S. en C. - Avilés

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

### GRANDES ALMACENES DE SAL

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

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

VAPORES:  
Caruso... 1,350 Tons. | 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

**GIJÓN**

## S. A. ESPAÑOLA DE LUBRIFICANTES

ACEITES, GRASAS Y EFECTOS NAVALES IMPORTACIÓN DIRECTA

DEPÓSITO PARA ASTURIAS

# Vda. de DIEGO MURILLO

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

## NICANOR NOVAL HEVIA

GIJÓN

MADERAS PARA MINAS  
SIERRAS MECÁNICAS  
Y CARBONES

Armador del vapor C. HEVIA  
220 tons.

SANZ CRESPO, 25 Y 27  
Teléfono 11-37

## TALLERES DE G. RIERA

GIJÓN

(Próximos al puerto del Musel)  
Teléfono 34-44

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

# 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, cabrias, 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.

Fabricación de tornillos, tuercas y remaches.

Grandes talleres de construcción de 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

## GASCUE Y CRUZ

San Sebastián y Pasajes

Consignatarios

Carbones

Fletamentos

**AGENTES COMERCIALES**

DE LA

**Sdad. Metalúrgica Duro-Felguera**

Dirección Telegráfica y Telefónica:

**GASCUECRUZ**

Teléfono. . . 10.435.— San Sebastián

» . . . 5.149.— Pasajes

## Jesús García Castillo

Armador y Consig-  
nario de buques



Fletamentos



Agente de la Compañía  
Naviera

**SOTA y AZNAR**

Telegráficas: JESUSGARCIA

Teléfono 2484

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

# "MARINA Y CARBÓN"

REVISTA QUINCENAL DE

## MINERÍA, NAVEGACIÓN Y PESCA

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

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: MARQUES DE SAN ESTEBAN, 11

Teléfono 21-83

GIJÓN

Apartado 232

## Viuda de Antonio López de Haro

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

Agente de:

Cía. Naviera SOTA y AZNAR, de Bilbao.

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

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

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

(Servicio regular entre los puertos del Golfo y España)

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

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

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

GIJÓN

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-1.<sup>o</sup>

Apartado 71 - Teléfono 18-00

## C.<sup>la</sup> Española de Pinturas "INTERNATIONAL" S. A.

Fábrica en

**LUCHANA - ERANDIO**

(Bilbao)

MARCA

REGISTRADA



HOLZAPFEL

Unicos agentes y fabricantes

en España de las afamadas

Pinturas "HOLZAPFEL"

**LAS MEJORES DEL MUNDO Y LAS DE MAYOR CONSUMO MUNDIAL**

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

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

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

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

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

«FUNNEL PAINT». — Pintura ignífuga para chimeneas.

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

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

«UNION JACK», «ESMALTES PARA JUGUETES»,

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

(pintura para camas), «FURNITURE VARNISH»,

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

decorativas «LAGOMAT», Pintura al agua «ODI-CO» (preciosos colores permanentes), Esmaltes y

Barnices «INTERLAC» a la nitrocelulosa y demás

productos nitrocelulósicos, «INTERPAST» A. y B.

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

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

Oficinas:

Ibáñez de Bilbao, B

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