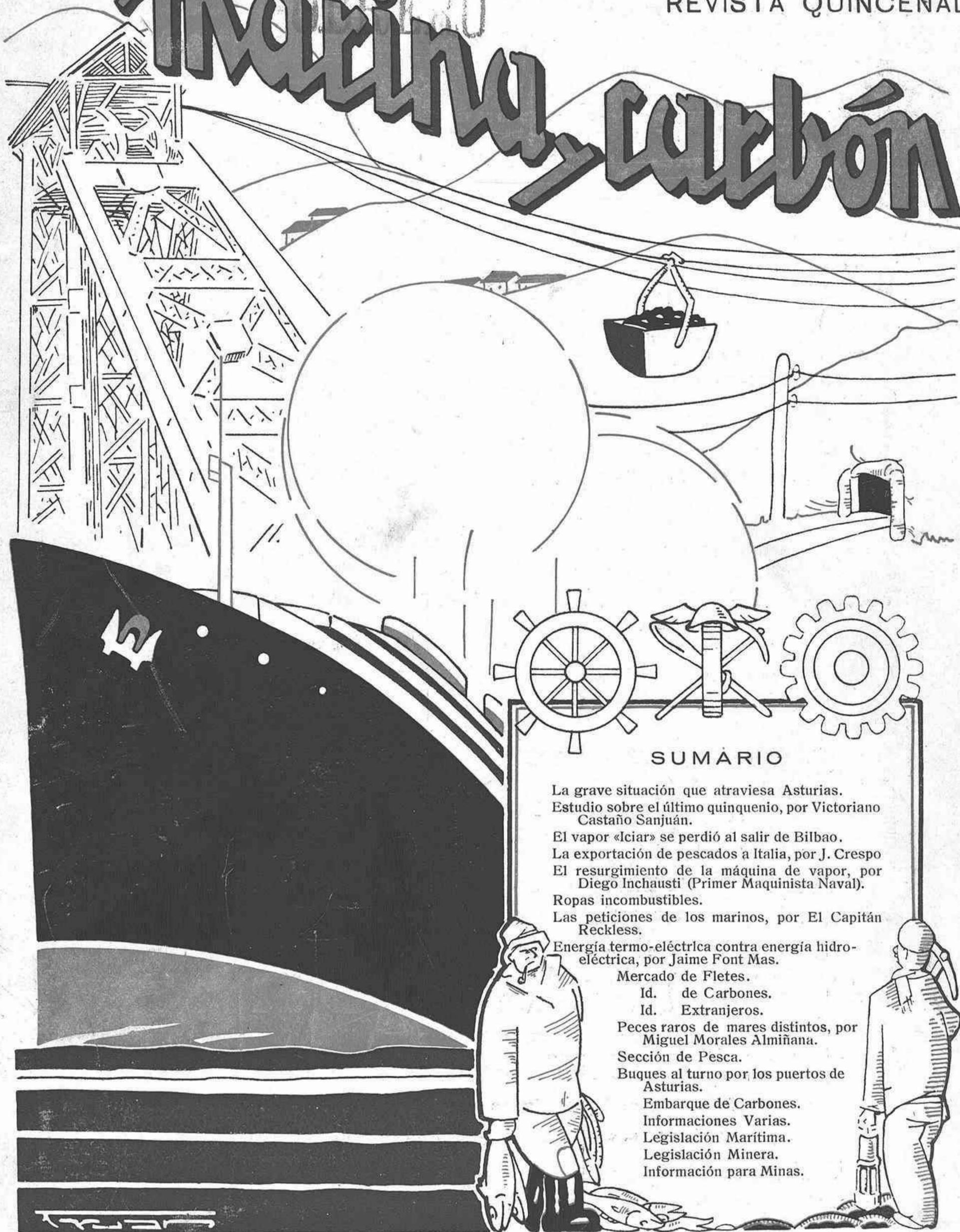


Mina y Carbón



SUMARIO

- La grave situación que atraviesa Asturias. Estudio sobre el último quinquenio, por Victoriano Castaño Sanjuán.
- El vapor «Iciar» se perdió al salir de Bilbao.
- La exportación de pescados a Italia, por J. Crespo
- El resurgimiento de la máquina de vapor, por Diego Inchausti (Primer Maquinista Naval).
- Ropas incombustibles.
- Las peticiones de los marinos, por El Capitán Reckless.
- Energía termo-eléctrica contra energía hidro-eléctrica, por Jaime Font Mas.
- Mercado de Fletes.
- Id. de Carbones.
- Id. Extranjeros.
- Peces raros de mares distintos, 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.

EFFECTOS NAVALES Y LUBRICANTES MONASTERIO (S. A.)

ALMACENISTAS DE EFFECTOS NAVALES

IMPORTADORES DE ACEITES
Y GRASAS LUBRIFICANTES

Lubrificantes MONASTERIO Marca (Registrada)

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

Marqués de San Esteban, n.º 22

GIJON

APARTADO 90

TELÉFONO 24-00

A. PAQUET

TELEG } PAQUET
TELEF }

CONSIGNATARIO

MUELLE, 2-4-6 - GIJÓN

AGENTE DE ADUANAS

Compañía Trasmediterránea

C.^{ie} G.^{ie} Transatlantique

PENÍNSULA - AFRICA - CANARIAS

CUBA - MEJICO - ESTADOS UNIDOS

AGENCIA CONSULAR DE FRANCIA

“SHELL”

“FLINTKOTE”

— LUBRIFICANTES Y ASFALTOS —

|| ANTICORROSIVO - IMPERMEABILIZANTE - AISLANTE

EMULSIONES “COMPAS” ASFÁLTICAS

HIJOS DE GABRIEL JULIÁ

FABRICA DE REDES E HILOS
PARA LA PESCA

BRUCH, 7

BARCELONA

Teléfono 11.422

Dirección teigráfica: “JULIAREDES”



“EL ÁNCORA”

EFFECTOS NAVALES

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

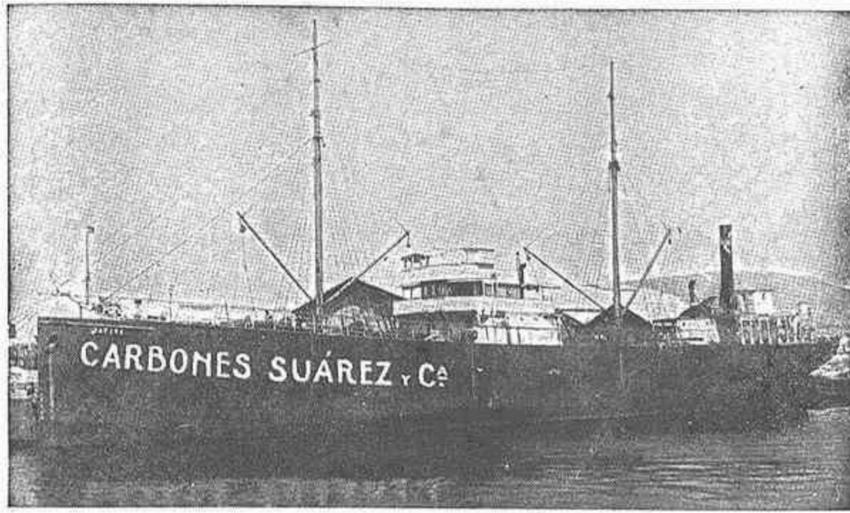
ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

GIJÓN

TELÉFONO 31-38

MUELLE, 30

Direc. Telg.: ÁNCORA



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

Depósitos flotantes y terrestre de Carbón y Gas-Oil

Importación y venta de Sal

CASA CENTRAL: VIGO - Teléfono 1466

SUCURSALES en MARIN, VILLAGARCIA y SANTIAGO

Tele ^{gramas}fonemas } SUARECES

Andrés Ruiz de Velasco

Cabo Noval, n.º 5. — OVIEDO

Carmen, 30, 32 y 34. — GIJÓN

Consignaciones - Fletamentos - Carbones - Seguros

AGENCIA DE ADUANAS - WAGON LITS/COOK

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

CORDELERIAS REUNIDAS, S.A.

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

MADRID

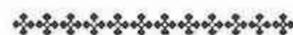
Dirección telegráfica:
CORESA

Nuestras especialidades para la pesca:

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



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



FABRICAS:

Andrés Garriga, Barcelona.

Jaime Ribó, Badalona.

Cordelería Domenech Hermanos, S. A., Badalona.

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

Hiladora Illicitana, S. A., Elche.

Hijos de Arrarte, S. L., Santander.

BONITZ HERMANOS

FABRICA DE COLORES, PINTURAS,
= BARNICES Y SECANTES =

Apartado 105 MALAGA Teléfono 2828

BANCO MINERO INDUSTRIAL DE ASTURIAS

GIJON

CAPITAL: 10.000.000 DE PESETAS

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

Compra-venta de monedas y billetes extranjeros
CAJA DE AHORROS

Intereses que abona: 3 por 100 anual

Dirección Telegráfica: BANMINAS

ABAITUA Y COMPAÑIA

Representantes de la Sociedad Metalúrgica DURO - FELGUERA

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

SEGUROS MARÍTIMOS

Telegramas "Abaituaco" - Teléfono 15.755

BILBAO - Plaza Elíptica, n.º 1

HIJOS DE CASIMIRO VELASCO

Telegramas y Telefonemas: CASIMIRO

Apartado núm. 67

GIJÓN

Teléfono 24-18

AGENTES DE LAS LÍNEAS DE NAVEGACION:

NORDDEUTSCHER LLOYD. - LLOYD ROYAL BELGE.

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

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

CORRESPONSALES DE LA AMERICAN EXPRESS C.º

AGENCIA DE ADUANAS

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

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

Teléfono 18315 :-: Telegramas: "CASMIR"

Lubrificantes

OLGOMTRA

ALMACENES: Plaza Progreso, 2

Teléfono 40-88

OVIEDO

CASTAÑOS, URIBARRI Y C.^{IA}

FABRICA MECANICA DE CORDELERIA

Fabricación de Cables de Abacá-Manila, Sisal y Coco
Hilos de Redes de Abacá - Hilos finos de Sisal - Hilo de Agavillar
Especialidad en Malletas marca "ATLANTA"

Dirección: RETUERTO-BARACALDO (Vizcaya) - Telf. 97.155



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 Transmediterránea, 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

ARTAZA Y COMPAÑIA

Carbones de todas clases, nacionales y extranjeros
Depósitos en Pasajes

Agencia de la «Compañía Adriática de Seguros»

Depositarios en Guipúzcoa de la Compañía Española de
Pinturas «Internacional»

Armadores de Buques

Vapor «Lolita Artaza» 2.600 tons.
» «Juan Artaza» 600 »
» «José María» 500 »

Consignatarios de buques y mercancías

Agencia de Aduana

Vapores de pesca

Vapor «Bonantza» Vapor «Txirista»
» «Beduria» » «Ereka»

Telegramas: **ARTAZA**

Teléfonos	}	Oficinas	5025
		»	5259
		Almacén pinturas	5157
		» carbón .	5250
		Talleres	5212
		Domicilio	15634
		»	10723

Oficinas: Cuarta Vía, 6

Pasajes (Guipúzcoa)

NICOLAS LAFUENTE

ARMADOR Y CONSIGNATARIO

Velasco, 15 - bajo **SANTANDER**

VAPORES

Astillero. 480 tons.
Juanes 200 »
Aller. 200 »
Vito 80 »

Representante de los Cementos Portland «Rezola», de San Sebastián

Telefonemas } LAFUENTELORZA Teléfonos } Domicilio: 1.722
Telegramas } } Oficina: 1.187

AGENCIA MARITIMA GONZALEZ-ALEGRE HERMANOS

VIGO
&
VILLAGARCIA

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

SEGUROS MARÍTIMOS - FLETAMENTOS - COMISARIA DE AVERÍAS
DESPACHOS DE ADUANAS - COMISIONES - TREN DE GABARRAS

TELEG. }
TELEF. } ALEGRE
CABLE. }

A. B. C. code 6.^a Edic.

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

APROBADA POR REAL ORDEN DE 18 DE NOVIEMBRE DE 1928

SEGURO DE BUQUES

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

Seguro de accidentes del trabajo y de mar

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

CIFRAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1934

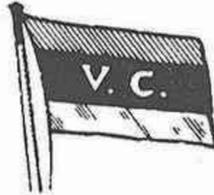
DELEGACIONES EN TODOS LOS PUERTOS

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

VAPORES COSTEROS (S.A.)

BILBAO

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



VAPORES

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

FLETES ECONÓMICOS

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

GABINO FELGUEROSO
CARBONES

DELEGACIONES Y DEPOSITOS:

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

Telegramas y Telefonemas GABIROSO

Teléfono 31-23

Apartado 79

Calle 27 de Diciembre, 2, 2.º

GIJÓN



EXPOSICIÓN DOLOROSA DE HECHOS

La grave situación que atraviesa Asturias

Múltiples y grandes son los problemas que aquejan a nuestro país, cuya riqueza se desmorona por momentos, sin que en su caída vertical haya quien ponga el remedio efectivo que impida tal derrumbamiento. El estado de cosas ha llegado a un marasmo que sobrecoje hasta los temperamentos más templados y optimistas. Todo el mundo argumenta y dice poseer la panacea que haría de nuestra patria un segundo Paraíso Terrenal, más nadie es capaz de dosificar la medicina adecuada al mal que padecemos. Y las gentes, esas gentes alejadas de la política, porque en ella no ven más que utopías, pierden la confianza y retraen su actuación, pues comprenden que este no es el camino que nos llevará a la prosperidad que todos deseamos, y que mientras el respeto a la autoridad y el orden público dejen de ser un mito, nuestra asfixia es la amenaza que cabe esperar en atmósfera tan viciada por las circunstancias de los días que corremos.

Asturias que ha sido, en fecha no lejana, una de las regiones más prósperas de Espa-

ña, es hoy, en cambio, la provincia cuyo estado inspira más serias preocupaciones. Su industria hullera, genuina representación de su riqueza, atraviesa una agudísima crisis; llega ésta al extremo de que las Empresas mineras luchan con enormes inconvenientes para subsistir, puesto que la paralización de salidas obliga a apilar los carbones en bocamina, inmovilizando el capital y agotando los créditos. Si analizamos el estado de la actividad naviera, en Asturias creada al socaire de la hullera, comprobaremos un estado precario semejante a ésta: carencia de fletes y tipos reducidísimos en los precios de los viajes; armadores recurriendo al crédito para cubrir los déficits que la explotación de los buques origina; flotas viejas que desaparecen y que nadie trata de reponer. Y no mejor situación que las anteriores disfruta la industria pesquera, la cual si bien en poco tiempo había adquirido gran preponderancia, ahora sufre agudísima depresión por el descenso adquisitivo de los mercados del interior que rebajan el valor de sus productos frescos y

por la aplicación de sanciones dispuestas por la Sociedad de Naciones, que dieron lugar a la pérdida de su mejor mercado consumidor de conservas: Italia.

Si, por último, dirigimos nuestra vista a las ramas agrícola y ganadera, podemos apreciar semejantes estados a los expuestos. En fin, no hay industria ni comercio que se libere de la depresión que en tan alto grado está asolando a nuestra región. Así queda ésta reflejada en el aspecto financiero y bancario, barómetro fidedigno de la marcha de todas las industrias y riquezas.

Una representación de las entidades económicas de Asturias fué recibida días pasados por el Presidente del Consejo de ministros, al que expusieron la difícil situación que atraviesa esta provincia; y el señor Azaña ha prometido que por los respectivos Ministerios se estudiarán los interesantes problemas a que se alude en el documento; principalmente el que se refiere al orden público,

por estimarlo esencial para el desarrollo de la producción.

Nosotros también lo consideramos así, porque entendemos que la seguridad y el orden público son factores imprescindibles para el desarrollo de toda riqueza, y que aquellos que provocan tales desórdenes y desconfianzas contraen al capital en su actuación, buscándose con esto la ruina de todos. Si queremos una patria próspera y feliz, debemos impulsar su riqueza, porque ella nos proporcionará el bienestar que todos anhelamos.

En días muy sonados dijo con la autoridad de sus altos merecimientos, en el Parlamento, don José Ortega Gasset, refiriéndose a la riqueza y su desarrollo: «procuremos hacer una España más rica para que seamos menos pobres». Esas palabras tienen ahora actualidad y son un consejo de cordura y serenidad que debieran escuchar muchos partidos.



El martillo picador CA

el preferido por los mineros

Flottmann

S. A.
MADRID.-Jorge Juan, 51

Estudio sobre el último quinquenio

(Continuación)

c) LIGNITO.—En los primeros años del presente siglo, la producción de este combustible se encontraba alrededor de las 90/100 mil tons. Posteriormente ha venido incrementándose esta cifra hasta lograr su máximo nivel el año 1918, con una producción de 726 mil 348 tons. A partir de esta fecha disminuye

casi continuamente para oscilar entre las cantidades que luego hemos de ver.

Así tenemos que, haciendo la producción de 1935, 100, la de 1918, fué 239 y la de 1901, 31. Ya hemos indicado que para el total carbón la relación en este último año es 37. O en sentido inverso: producción de 1901, 100; producción del año 1918, 758 y

	1935		1934		1933		1932		1931	
	Tons.	%								
Baleares.....	27.523	9	23.833	9	24.943	9	30.828	9	29.820	8
Barcelona.....	110.286	36	90.722	32	79.037	28	93.671	27	94.002	27
Guipúzcoa.....	7.228	2	7.532	3	8.929	3	9.450	3	11.666	3
Huesca.....	1.864	1	892		457		3.908	1	3.266	1
Lérida.....	8.899	3	9.390	3	9.874	3	28.917	8	25.131	7
Santander.....	876		5.032	2	13.381	5	16.498	5	17.583	5
Teruel.....	101.788	34	98.082	35	107.504	37	120.911	35	126.176	36
Zaragoza.....	45.363	15	44.766	16	41.554	15	39.883	13	43.986	13
TOTALES...	303.827		280.249		285.679		344.066		352.530	

Cuadro n.º 9.—Producción nacional de lignito, por provincias.

producción de 1935, 317. También hemos indicado ya, que para el total carbón, la relación de este año último es 266.

En el cuadro n.º 9, se indican las producciones obtenidas en el quinquenio, por provincias, y el porcentaje que representa cada una de éstas.

La provincia de Baleares, como vemos, aportó casi regularmente el 9 por 100 de la total de España, en el quinquenio, con excepción del año 1931 que únicamente marcó un 8 por 100.

La provincia de Barcelona contribuyó en 1935 a esa producción, con el 36 por 100, sobrepasando a la de Teruel que hasta ese año

marchó a la cabeza, y mejorando con ello 4 puntos sobre la misma de 1934; 8 puntos sobre la de 1933 y 9 puntos sobre las de 1932 y 1931. Ha mejorado, pues, su situación en todos estos años, respecto del precedente.

La provincia de Guipúzcoa, aunque como después indicamos marca una línea descendente, mantiene, sin embargo, un porcentaje casi regular del 3 por 100 del total a lo largo del período que consideramos, debido a que a ese total corresponde también una marcha del mismo sentido descendente de aquélla. Caso semejante presenta la provincia de Huesca, aunque en los años 33 y 34 no logre «clasificarse».

La provincia de Lérida, que en los tres años últimos mantiene una producción aproximadamente igual, del 3 por 100, disminuyó en 5 y 4 puntos, respectivamente, la que había conseguido en los precedentes 1932 y 1931, o sea, una reducción a casi la tercera parte. La de Santander no logró siquiera «clasificarse» en 1935, a pesar de su buena cifra en los años anteriores: 2 y 5 por 100 en los años 1934 y 1931-33.

La provincia de Teruel, aunque en 1935,

como decimos, ha sido alcanzada por la de Barcelona, en el promedio quinquenal representa la de mayor producción nacional. En 1935 aporta el 34 por 100, es decir, uno menos que en 1934, 3 menos que en 1933; uno menos que en 1932 y 2 menos que en 1931.

Y por último la provincia de Zaragoza que en el año último produce el 15 por 100 y pierde un punto respecto a 1934; pero ganando 3 y 2 puntos, respectivamente, a 1932 y 1931.

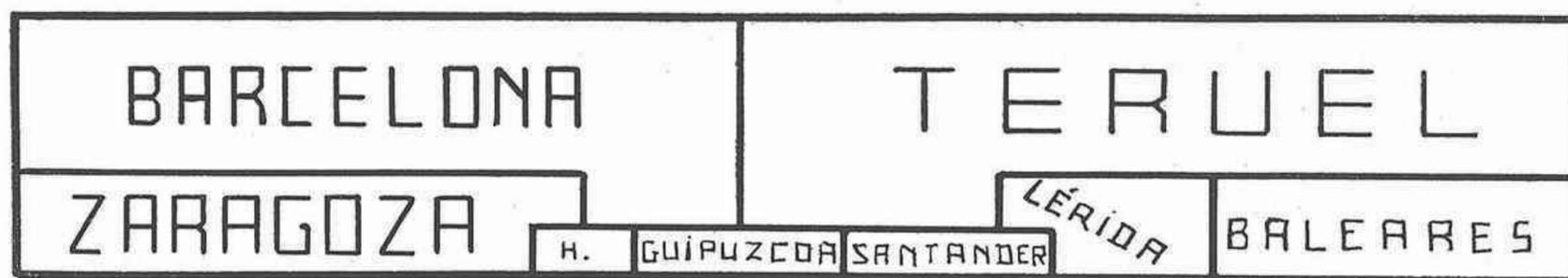


Gráfico num. 10.—Producción media de lignito en el quinquenio.

Puede apreciarse en el gráfico n.º 10 la proporcionalidad media que corresponde a cada una de estas provincias, en el quinquenio. En el gráfico n.º 11 se acusan las variacio-

nes de la producción anual de lignito, comparadas aisladamente respecto de cada provincia y en el que el valor 100 corresponde en todos los casos a la producción del año 1935.

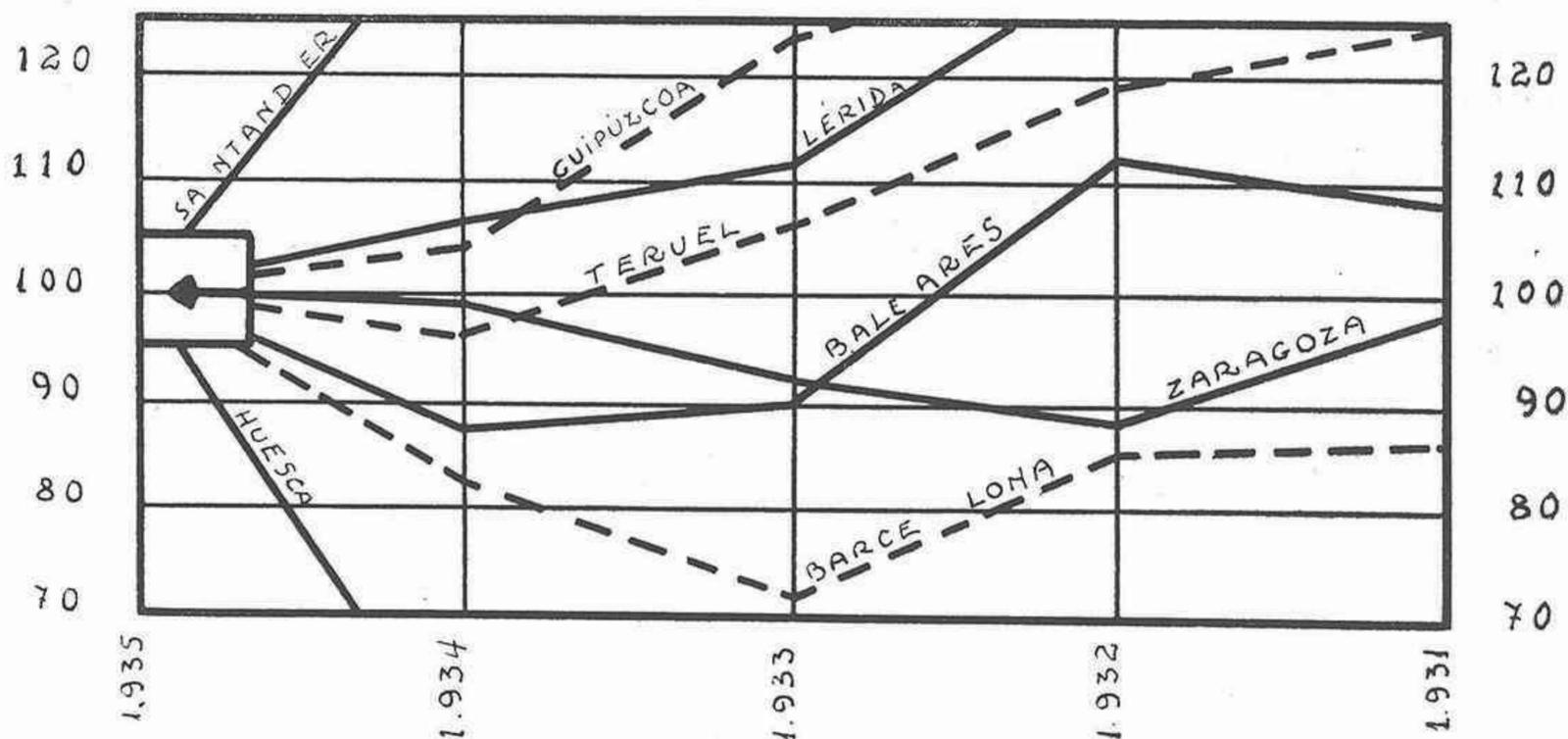


Gráfico num. 11.—Producción relativa de lignito.

Observamos en el mismo que a las provincias de Santander, Guipúzcoa y Lérida, corresponde en 1935 su mínima producción. A las provincias de Zaragoza y Barcelona, co-

rresponde en ese año, por el contrario, la máxima. Y a las de Teruel y Baleares corresponde una cifra intermedia.

Baleares aumenta en 1935 su producción

en 3.690 tons. sobre la de 1934 y en 2.580 tons. sobre la de 1933. Disminuye 3.305 tons. de la de 1932 y 2.297 tons. de la de 1931.

Barcelona aumenta también en 1935 su producción en 19.564 tons. sobre la de 1934; en 31.249 tons. sobre la de 1933; en 16.615 tons. sobre la de 1932 y en 15.384 tons. sobre la 1931.

Guipúzcoa disminuye en 1935 su producción en 304 tons. con respecto a la de 1934; en 1.701 tons. con respecto a 1933; en 2.222 tons. con respecto a la de 1932 y en 4.438 tons. con respecto a la de 1931. Disminución, pues, constante en el quinquenio, según indica la línea del gráfico correspondiente.

Huesca, en cambio, aumenta su producción en 972 tons. sobre la de 1934 y en 1.407 tons. sobre la de 1933. Pero disminuye en 2.044 tons. con respecto a la de 1932 y en 1.402 tons. con respecto a la de 1931.

Lérida disminuye también en 1935, con respecto a los años anteriores, en las siguientes cifras: 491 tons. respecto de 1934; 975 tons. respecto a la de 1933; 20.018 tons. respecto a la de 1932 y 16.232 tons. respecto a la de 1931.

Santander es otra de las provincias en dis-

minución continuada: con 4.156 tons. en 1935 respecto de 1934; con 12.505 toneladas respecto a 1933; con 15.622 tons. respecto de 1932 y con 16.707 tons. respecto a la de 1931.

Teruel aumenta en 1935 su producción, con 3.706 tons. sobre la de 1934 y la disminuye con respecto a los 3 anteriores: 5.716 tons. respecto a 1933; 19.123 tons. respecto a 1932 y 24.388 tons. respecto a la de 1931.

Zaragoza aumenta igualmente su producción en 1935: 579 tons. sobre la de 1934; 3.809 tons. sobre la de 1933; 5.480 toneladas sobre la de 1932 y 1.377 tons. sobre la de 1931.

Los totales anuales de producción, guardan la relación siguiente: 1935—100; 1934—92; 1933—95; 1932—113 y 1931—116.

La producción media total de lignito, en el quinquenio, ha sido de 313.270 tons. por año. De ellas, 27.390 tons. corresponden a la provincia de Baleares; 93.724 tons. a la de Barcelona; 8.961 tons. a la de Guipúzcoa; 2.077 tons. a la de Huesca; 16.442 toneladas a la de Lérida; 10.674 tons. a la de Santander; 110.892 tons. a la de Teruel, y 43.110 tons. a la de Zaragoza.

Por mensualidades, la producción media

	1935	1934	1933	1932	1931
Enero	32.437	23.770	27.282	27.869	33.677
Febrero	27.886	24.347	24.466	26.058	28.577
Marzo	21.867	24.077	26.726	35.035	33.023
Abril	26.292	20.757	23.610	31.645	30.880
Mayo	26.480	22.621	24.982	28.718	28.901
Junio	21.477	22.110	24.852	27.945	29.165
Julio	20.798	21.445	23.653	28.848	29.886
Agosto	16.481	21.061	21.334	26.396	26.385
Septiembre	23.876	22.597	15.370	25.757	23.723
Octubre	27.534	21.240	25.434	25.776	30.770
Noviembre	29.240	29.238	23.876	28.865	30.333
Diciembre	30.458	26.986	24.094	31.154	27.210
TOTALES ANUALES.....	303.827	280.249	285.679	344.066	352.530
PROMEDIOS MENSUALES.....	25.319	23.354	23.807	28.672	29.377

Cuadro n.º 10.—Producción mensual de lignito en España.

del quinquenio se desarrolla en las cifras siguientes: total, 26.106 toneladas y de ellas, 2.283 toneladas corresponden a la provincia de Baleares; 7.810 toneladas a la de Barcelona; 747 toneladas a la de Guipúzcoa; 173

toneladas a la de Huesca; 1.370 toneladas a la de Lérida; 880 toneladas a la de Santander; 8.241 toneladas a la de Teruel y 3.593 toneladas a la de Zaragoza.

En el cuadro número 10 indicamos la pro-

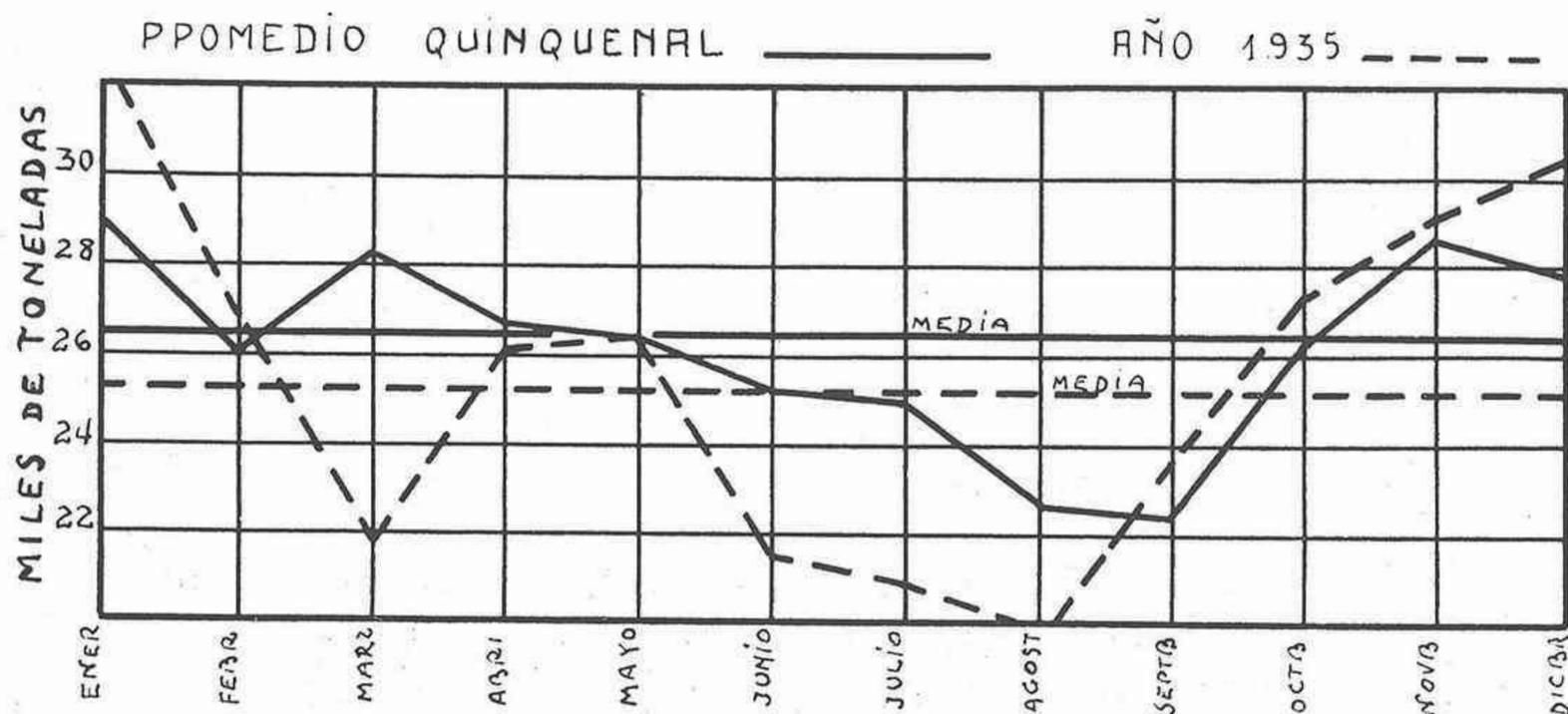


Gráfico núm. 12. Producción mensual de lignito en 1935 y promedio del quinquenio.

ducción nacional total de lignito, por meses, recogiendo en él los 60 del quinquenio.

El gráfico número 12 señala cómo esta producción mensual ha oscilado en los doce meses de 1935 y su comparación con el que resulta del promedio quinquenal. También se indican las producciones medias correspondientes a ambos.

De cuadro y gráfico complementario se deduce: que el mes de máxima producción ha

sido el de enero, tanto en el año último como en el promedio de los cinco años y el de mínima agosto en el año 1935 y septiembre en el promedio. El mes de enero de 1935 produjo 7.118 toneladas sobre la media mensual del año y el mes de agosto 8.838 toneladas menos que ésta.

VICTORIANO CASTAÑO SANJUÁN

(Continuará)

VARADERO del FOMENTO

Propietario: BERNARDO ORTEA

GIJÓN

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES NAVALES

Carro varadero para buques hasta 1.000 toneladas

PRECIOS REDUCIDOS PARA LAS OPERACIONES DE SUBIDA, BAJADA Y ESTANCIA

SOLICITASE TARIFA DE PRECIOS

EL VAPOR "ICIAR" SE PERDIÓ AL SALIR DE BILBAO

El día 17 del pasado abril, al salir del puerto de Bilbao, se fué a pique el vapor «Iciar», de la matrícula de San Sebastián, arrastrándolo el fuerte viento hasta la escollera del dique donde quedó encallado.

De Bilbao salieron varias embarcaciones de salvamento, que tras largos trabajos, ya que el estado del mar dificultaba enormemente la navegación, lograron llegar al costado del buque embarrancado, recogiendo a los tripulantes, que desde hacía bastante tiempo procuraban mantenerse en aquella situación. Por las circunstancias en que se hizo, el salvamento fué un acto heroico.

Al ser llevados a tierra los tripulantes se les prestó asistencia médica, debido a la lucha que sostuvieron con las olas enfurecidas que batían la cubierta del buque. A causa de ello, un fogonero y un marinero fueron arrebatados por un golpe de mar, pereciendo en su fondo. Además, diez de los naufragos tuvieron que ser hospitalizados en Santurce, ante el lamentable estado en que se encontraban. También resultó herido un joven de 19 años que coadyuvó en los trabajos de salvamento.

El «Iciar» se perdió totalmente, pues el estado del mar no dió tiempo a salvarlo.

Este buque frecuentaba mucho el puerto

de Gijón, siendo su armador don José López de Haro, y muy conocidos entre nosotros, sus tripulantes, especialmente el capitán don

Enrique Viña Fernández, natural de este pueblo. También es de Gijón el maquinista y asturianos algunos otros marineros, aunque la mayoría de ellos son de Coruña o su provincia.

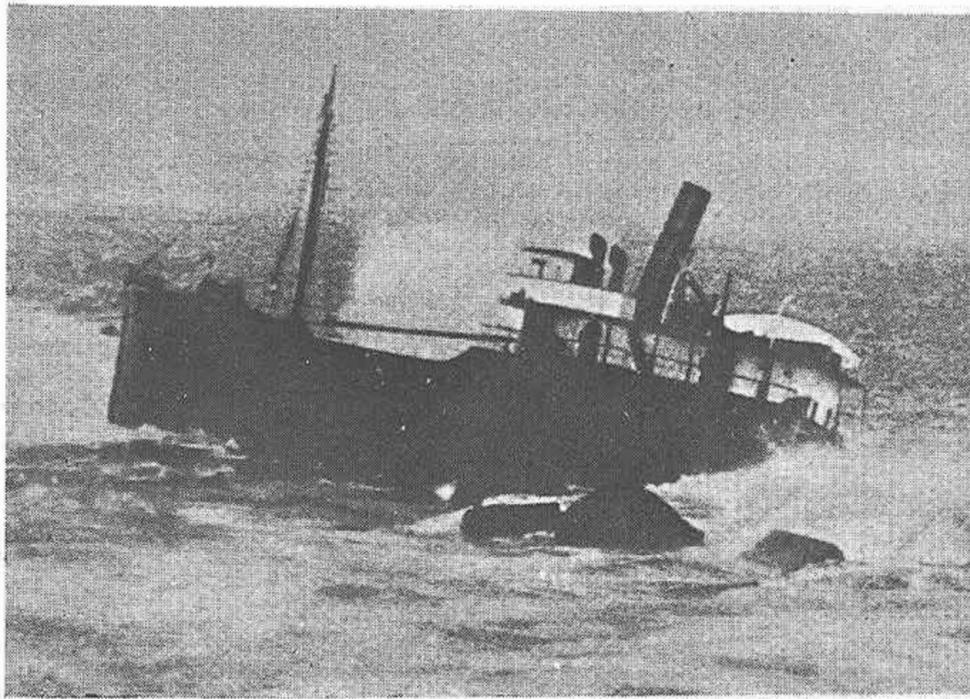
Desplazaba el «Iciar» 600 tons. y su tripulación la componían catorce hombres, estando destinado casi exclusivamente al trá-

fico entre varios puertos del Cantábrico, especialmente Bilbao y Gijón.

El día del siniestro el buque se dirigía de Bilbao a Castro Urdiales, donde había de cargar mineral con destino a nuestro puerto.

La impresión producida en Gijón por el naufragio fué muy penosa por tratarse, los tripulantes, de personas conocidas, y además porque los accidentes de esta naturaleza son cosas que siempre causan un mayor dolor que cualesquiera otros hechos desgraciados.

Lamentamos la pérdida de esta unidad, que hace disminuir el tonelaje de la matrícula de Asturias, pero más lamentamos las dos vidas que costó el naufragio, aunque compensan en parte la consideración de que se salvaron otras doce vidas.



El vapor ICIAR después de haber sido abandonado por su tripulación

La exportación de pescados a Italia

LA AMENAZA AL CARBÓN NACIONAL

Fuentes Pila, Bruno Alonso, Matilde de la Torre, Picavea, presentarán una proposición en el Congreso; no se puede dejar desatendidos—dicen—a los pescadores del Cantábrico, en nombre de la paz.

(«El Noroeste», de Gijón, del día 16 de abril).

UN ALDABONAZO EN LAS ALTURAS

La Asamblea celebrada en esa fecha por todos los intereses que se mueven en la órbita de la pesca y derivados, no ha podido ser más oportuna y ha debido ser un aldabonazo que encuentre eco en las alturas oficiales. Están viviendo esos intereses momentos de ineludibles apremios. Dificultades generales de consumo en todas partes, contracción de los mercados por causas de coyuntura que están en el conocimiento de todos, han asestado a la industria pesquera un golpe en la cabeza. No vamos a exponerlas porque son de divulgación corriente y porque el remedio que se pretende inmediato está fuera del ámbito de esta industria y de sus medios de acción peculiares. Es una causa de política, una interferencia de factores extraños al normal desenvolvimiento de esas actividades; es la solidaridad a las sanciones contra Italia, que representaba en la exportación la mitad de la cifra total; fueron dificultades torpemente concitadas, imprevisiblemente como solemos conducirnos siempre en la acción política, como si tuviéramos un sobrante de energías vitales para derrocharlas en estos escarceos en que nada provechoso vamos a toparnos.

SOLIDARIDAD POCO MEDITADA

No ventila España pleito ninguno en los incidentes de la guerra que Italia ha movido a Abisinia, ni conviene a sus intereses entrar o salir en los escondidos y verdaderos móviles de la campaña suscitada en torno del choque bélico, desde los recovecos de la babel ginebrina. Pleito específicamente italoinglés, en el que nosotros debimos proceder con más aplomo, no identificándonos con ninguna de las dos posiciones encontradas, si no nos ofrecían garantías y compensaciones formales, si no hallábamos antes persuasión y conocimiento de los móviles que inspiraban esas campañas políticas.

Inglaterra defendía poderosos intereses levantando contra el proyecto de Italia el ánimo de Europa entera. Italia procedía con olvido de las reglas del Derecho escrito entre las naciones y de los principios inmanentes de ese Derecho. Pero a Inglaterra, se ha redargüido, son otros los móviles que la empujan. Era cierto, aunque no dejaba de ser una fortuna que el interés de la Liga y el anhelo de paz de un mundo con demasiada fiebre, coincidiera con la campaña y el interés de Inglaterra. Para determinar a los reacios, Inglaterra y las voces amigas que la defendían, no escatimaron promesas.

VOCES DISCORDANTES

Era en los primeros días de octubre de 1935, y en las Cancillerías europeas se esgrimían voces y juicios discordantes. El programa

ma de sanciones — venían a decir unos — será un quebranto gravísimo para la economía mundial; la esperanza de recuperación que se apunta en el horizonte económico se desvanecerá de nuevo, quién sabe hasta cuándo.

Las sanciones acarrearán más daño a los que las aplican que a Italia, que las recibe. Italia es un mercado de 45 millones de consumidores que se sustrae a la corriente circulatoria de bienes e intereses, en momentos de general confusión, con el resultado inmediato y seguro de agravarla. Todo se expuso y se dirimió en el estadio de las encendidas polémicas de los días y de los sucesos precursores de la guerra, entre la incertidumbre y el contradictorio deseo de una Europa asediada de miedos.

Pero Inglaterra y sus adláteres impusieron a los tímidos y a los remisos su voluntad. El Covenant de la Liga, el proyecto de sanciones articularía, decían, sobre nuevas bases esos intereses y ese comercio de los pueblos que comerciaban con Italia. Estaban previstas, repitieron persuasivamente, las compensaciones para los países donde la medida de bloquear a Italia ponga a sus industrias en trances difíciles.

UN PELIGRO QUE SE AGRAVA

Pero vino a suceder todo lo contrario y bastó poco tiempo para recoger de aquellos sucesos sabrosas enseñanzas.

La industria de conservas de pescado está corriendo un riesgo gravísimo: que el mercado de Italia se le cierre definitivamente. Italia camina hacia la autarquía económica, hacia ese imposible «bastarse a sí mismo» a que todos los pueblos se entregan para remediar la crisis de su comercio, como esos neuróticos que se suicidan por miedo a la muerte.

Es la propia independencia y es su suerte y su destino nacionales lo que Italia se juega en este pleito. Ya antes de esta guerra, pretendía nacionalizar la industria pesquera y conservera. Huellas de ese constante esfuerzo pueden hallarse en su política de contingentes y en la nuestra. Pero ahora las sanciones la

colocan cuesta abajo de esas medidas. Elevación de tarifas, primas, contingentes, boicots antisancionistas, aderezado todo de patriotismo histérico, serán arma a propósito para conseguirlo.

La guerra de Abisinia, la clausura forzada de su mercado por el error de las sanciones, dará lugar allí al establecimiento de nuevas industrias para servir las exigencias perentorias del conflicto. Industrias artificiosas y canijas, pero que justamente por eso necesitarán una protección mayor. Tal va a sucederle a la industria conservera.

EL SARCASMO DE LAS COMPENSACIONES

Esa realidad ha reunido en Santoña a los interesados en la pesca de la anchoa. El mercado de Italia (en vísperas de la campaña estacional) puede perderse definitivamente. El peligro de que Italia nacionalice esa industria no hará más que acentuarse cuanto más se prolongue la errada terapéutica de las sanciones.

¿Compensaciones? Despertemos y andemos a prisa el camino. Los países como Inglaterra o Francia que pudieran concederlas, dispensando al comercio y a los productos de los demás solidarios, como España, un trato de menos desfavor, no están en condiciones, y tal vez ni en ánimo, de hacerlo.

AMENAZA AL CARBÓN NACIONAL

Que se lo digan a nuestra naranja valenciana. Si merced a un paciente y afanoso esfuerzo se introduce ahora en los mercados tradicionalmente servidos por Italia, a su retaguardia marcha, acosándola con cifras cada vez más altas, la naranja de la Palestina inglesa, desbordándola en los mercados que siempre fueron suyos, en Inglaterra «la compensadora», lo mismo.

Que nos hablen de eso de las compensaciones, señuelo de aquellas horas de prisas y de promesas pródigas, a nuestros intereses carboneros. Era previsible que fuera Inglaterra la mejor dispuesta a cualquier concesión o inte-

ligencia contratante. Y era oportuno probarlo ahora en que se negocia, o mejor que se debate, el nuevo Tratado de comercio anglo-español. El observador ingenuo pudo engañarse y pensar en estas vísperas: «Ha llegado la hora de las compensaciones. Todos los daños que pudo habernos infligido la fidelidad a las inspiraciones de Inglaterra van a tener su contrapartida».

Y en efecto, los ingleses a guisa de com-

pensaciones, nos apremian con las cifras engañosas de una balanza comercial que no sirve al caso de este forcejeo, para que aumentemos nuestras compras de carbones sobre todo, de maquinaria, de tejidos, a guisa de singulares e inesperadas compensaciones, sin duda, y de lección a buen precio, para nuestra buena fe comprometida en el embrollo.

Gijón, abril 1936.

J. CRESPO

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

El resurgimiento de la máquina de vapor

La máquina de vapor es, sin duda alguna, el elemento que con mayor eficacia ha contribuido al florecimiento de nuestra civilización.

La, por todos conceptos, gloriosa historia de la máquina de vapor, desde sus primeros balbuceos manifestados con la Bola de Eolo,

en tiempos de los

egipcios, griegos y

romanos; Blasco de

Garay, el precursor

de su aplicación a la

navegación; Wor-

cester, el primero en

aplicar el émbolo o

pistón; Papin, el pri-

mero en aplicar el va-

cío por medio de un

condensador; Watt,

la figura cumbre, que

logró la primera má-

quina alternativa de

doble efecto, previó

las ventajosas posibi-

lidades de la expansión del vapor e inventó

diversos accesorios complementarios que to-

davía hoy se encuentran en las máquinas mo-

dernas alternativas, no es materia que ahora

nos interese tratar en esta revista. Lo que nos

interesa en estos momentos es llamar la aten-

ción, dar el grito, para divulgar lo que se está

haciendo en el extranjero, inventando y per-

feccionando los diversos medios y elementos

por los cuales puede producirse un mayor in-

cremento de salidas de carbón. Así vemos con

que solícito cuidado se perfeccionan las coc-

inas domésticas, estufas de calefacción, gasóge-

nos, calderas, máquinas, etc. En este artículo

nos ceñiremos exclusivamente al resonante re-

surgimiento de la máquina de vapor marina, actividad que cae de lleno dentro del campo de MARINA Y CARBÓN, revista patrocinada por la Cámara Oficial Minera y la Asociación de Navieros de Asturias.

La máquina de vapor, máquina que ha pres-

tado a la humanidad

los servicios más tras-

cendentales, habien-

do logrado trans-

formar la sociedad,

creando la gran in-

dustria y dando un

nuevo y esplendo-

roso ritmo a la na-

vegación, ha pasa-

do, en estos últimos

tiempos, por unos

momentos críticos

de estacionamiento.

Cuando todos, téc-

nicos y profanos,

creíamos que este

elemento de trabajo tan noble y elástico ha-

bía llegado al límite de sus posibilidades, de-

clinando ante los nuevos y fecundos avan-

ces de los motores a explosión, vemos surgir

a nuevos ingenieros que a base de profundos

estudios y bien meditados planes dan actuali-

dad a la máquina de vapor, obteniendo resul-

tados de economía insospechados, logrando

superar netamente en este aspecto a los moto-

res más modernos de aceites pesados.

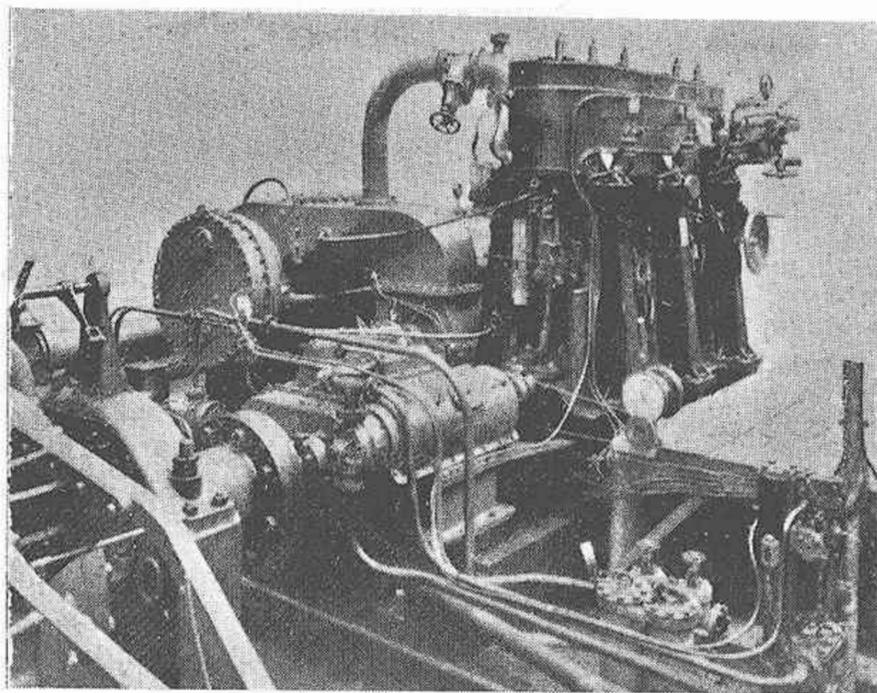
La intensa crisis carbonera y la competen-

cia cada vez más acusada de los motores de

explosión, ha sido causa de que los países bien

organizados y productores de carbón se hayan

lanzado al perfeccionamiento de la máquina



Vista de una máquina «White»

de vapor. Ocurre que con la crisis carbonera coincide la larga e intensa crisis de los negocios navieros, y esta suma de contrariedades ha sido el acicate que ha espoleado a los constructores e innovadores de las máquinas de vapor, ayudados y respaldados económicamente por los respectivos gobiernos y productores mineros, para lograr la máxima eficacia, obteniendo el máximo rendimiento de consumo en la economía del combustible.

En varios países, a la cabeza de los cuales va Inglaterra, cual corresponde a su historia en este aspecto, se trabaja actualmente con febril actividad en la construcción y explotación de nuevas patentes de máquinas de vapor marinas. Una de las que mayor avance significa en estos momentos es la de Mr. W. A. White, de la casa White's Marine Engineering C.^a, Ltd., de Hebburn on Tyne.

No vamos a entrar ahora en la descripción mecánica de esta máquina. Nos basta hacer resaltar la enorme economía de consumo lograda en esta máquina de trabajo elástico y seguro, cualidad esencialmente primordial que debe llenar una máquina marina. Al vapor «Adderstone», de 7.308 tons. de carga, que antes estaba equipado con una turbo-motor y cuyo consumo era por singladura de 31,3 toneladas de carbón, le ha sido colocada una máquina White con resultados tan altamente magníficos que ha conseguido bajar el consumo a 14,5 tons. por singladura y la misma velocidad. El rendimiento del H. P. H. resulta más barato en esta máquina que en los motores Diesel más perfectos, además con la ventaja inherente a las máquinas de vapor que dada su elasticidad de trabajo resisten sin comparación posible a la dureza del trabajo marino, ofreciendo la seguridad de una vida larga y eficiente.

La batalla, pues, ha sido ganada por la máquina de vapor, o lo que es igual, por el carbón, y con éxito tan rotundo y de tal resonancia que nos coloca, indiscutiblemente, ante un porvenir de muy alagüeñas posibilidades para el carbón. Así surgen nuevas patentes,

que además de la citada, hay ya varias más en el mercado, como la Patente inglesa número 263177 y 470052 alemana, de tipo de doble alta y baja y una válvula distribuidora de pistón múltiple. Viene todo esto en los precisos momentos en que los armadores más expertos y de mayor solvencia técnica vuelven de nuevo sus miradas a la máquina de vapor como consecuencia de la dura lección que la experiencia les ha proporcionado.

Debido a la falta de fletes en España los armadores no construyen, sin embargo, la lista de máquinas reformadas es muy importante. Los talleres Euskalduna, de Bilbao, han introducido reformas muy interesantes a los buques de la empresa Sota y Aznar, habiendo obtenido resultados muy estimables. Unicamente la Naviera Amaya tiene ordenado a Inglaterra la construcción de un buque de 4.000 tons. y cuyo consumo será de 12 toneladas por singladura.

La intensa crisis que nuestros constructores están padeciendo les impide embarcar en aventurados ensayos desarrollando nuevas ideas sobre las máquinas de vapor y demás elementos que consuman carbón. Algún esfuerzo esporádico muy laudable que naufraga, nada más. ¿Cómo estimular esto?—Contando con medios económicos para realizar las ideas que puedan surgir.—¿Cuáles ideas serían aprovechadas?—Las que una Comisión de competencia técnica compuesta por técnicos de la especialidad de Minas, Navegación e industrial acordase procedente.—¿Cómo obtener el numerario?—Un recargo de 0,10 ptas. en tonelada vendida en España podía ser una solución. La labor de la Comisión debería ser completamente gratuita y condición «sine qua non» que el dinero recaudado pase íntegro al fin propuesto. ¿Hacemos?

DIEGO INCHAUSTI.

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

ROPAS INCOMBUSTIBLES

F. P. Mille, ingeniero inglés, es autor de un diseño de trajes para salvamento que se está ensayando en algunas zonas mineras de Inglaterra. Las heridas, los accidentes con quemaduras eran frecuentes sobre todo en las cuencas de North, Gaeber y Bilsthorpe. El autor se propone favorecer las condiciones del trabajo de los rescatadores que frecuentemen-

brecargarse de ropas ni abrigarse en exceso, porque en esas condiciones no sería capaz de ejecutar con desenvoltura su trabajo, por las penosas condiciones de temperatura en que tendría que ejercerlo. A eso se atiene el autor cuando trata de hallar un género de ropas adecuadas para los trabajos, especialmente en las faenas subterráneas donde haya un peligro de



Fig. 1

Fig. 2

Fig. 3

Fig. 4

te operan, como es natural, en circunstancias similares a las del accidente. No son raros los accidentes mortales y es evidente que si los equipos de salvamento utilizaran ropas adecuadas, las desgracias se reducirían a un mínimo. La cuestión reside en sustituir los vestidos inflamables, atacables por el fuego, por ropas incombustibles.

Las ropas de este personal, contienen de ordinario grandes cantidades de algodón, tal como las camisas, mientras que las más exteriores, expuestas al contacto de la llama, no suelen serlo ni inflamarse por esa razón con tanta facilidad; hay por lo tanto una menor probabilidad de accidente.

A este obrero, naturalmente, no puede so-

explosión. Ahora se obtienen materiales de amianto ligero que forradas con lana delgada, tendrán muy útil aplicación. A fin de dar una idea de las diferentes formas y características de equipos aprovechables, el autor acompaña sus programas de una serie de fotografías, de las que reproducimos algunas para nuestros lectores.

La 1 y 2 consiste en chaqueta, pantalones, guantes y caperuza. La chaqueta tiene bolsillos; los guantes vienen sobre la manga de la chaqueta, y en esa posición se abotonan. La caperuza tiene una ventana de mica en la parte anterior, y la posterior se extiende por encima del aparato de respiración.

Las ilustraciones 3 y 4 señalan un traje que

se usa, no encima del ordinario, sino en sustitución de él. El peso de la chaqueta y pantalones es de 4 libras y media. Como la ventana de mica queda muy cerca de la cara y a veces el calor pasa a través de ella, el diseño muestra una especie de casco protector, cubierto con amianto y una ventana especial que consiste en dos hojas de mica con espacio de aire entre ambas, procurando el mayor aleja-

tipos que aparecen en las ilustraciones responden satisfactoriamente al propósito que los concibió. Se sabe que las ropas de lana no que- man tan fácilmente cuando se exponen por un momento a una llamarada. Así pues, F. P. Mille, se inclina a creer que el vestuario corriente de los operarios de salvamento, al consistir en jersey de lana y pantalones, hoy combina- do con cualquier modelo de caperuza (8) y

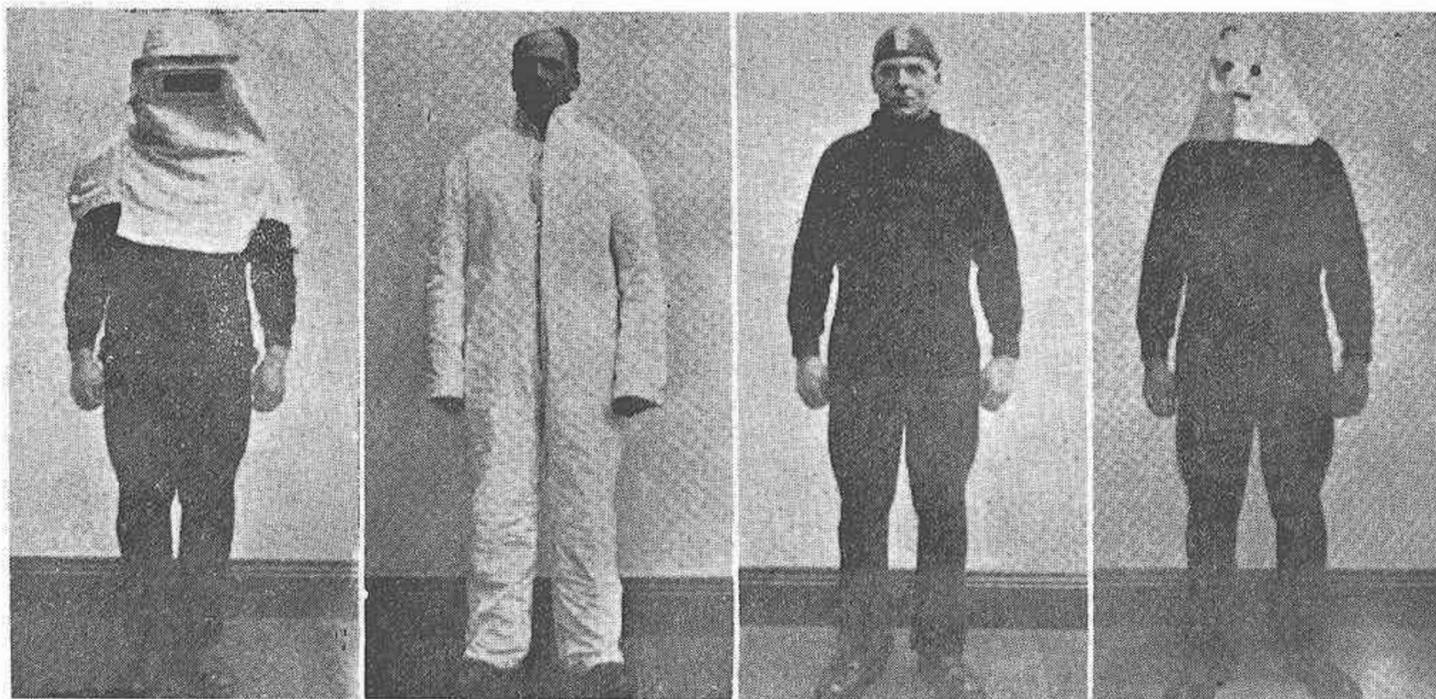


Fig. 5

Fig. 6

Fig. 7

Fig. 8

miento de la cara. Esto representa una ventaja sobre el modelo descrito anteriormente, aunque su utilización y equipamiento resulte más embarazoso y el peso mayor.

El diseño 6 se refiere a un tipo de traje para lugares donde existe peligro de que se establezca contacto demasiado estrecho con el fuego. Este tipo, sin embargo, no se ajusta fácilmente a las distintas tallas de hombre y no permite la libertad de movimiento que es fácil hallar en las piezas separadas de los otros: chaqueta y pantalón.

Después de varias pruebas de exposición a las llamas, se pudo comprobar que todos los

provisto además de guantes, cumplirá perfectamente a sus fines. Los agujeros de la caperuza irán revestidos con una tela metálica.

Para trabajos realizados en condiciones de altas temperaturas muy continuadas, por ejemplo, desenterrar y escombrar brasas o proyectar agua sobre un fuego a poca distancia, etcétera, el equipo indicado en el grabado 2, combinado con la caperuza del 5, forma una combinación muy útil.

ANÚNCIESE USTED EN MARINA Y CARBÓN Y TENDRÁ GRAN EFICACIA LA PROPAGANDA QUE REALICE

TRITON

PINTURA PATENTE PARA BARCOS

OLESA
MADRID

Norusto

PINTURA-ESMALTE ANTICORROSIVA

EL GRAVE PROBLEMA QUE PLANTEAN

Desde el día 15 de abril se están celebrando en Madrid reuniones entre los navieros y las tripulaciones de los buques, para discutir las peticiones formuladas por estos últimos, a las cuales hay que añadir las presentadas por la Federación de Oficiales que ha constituido, a tal fin, una alianza con las organizaciones del personal subalterno.

Poco puede decirse como ampliación a lo expuesto en nuestro artículo de la pasada quincena, ya que las negociaciones van con desesperante lentitud debido a la imposibilidad de hacer nuevas concesiones por los navieros en momentos como los actuales, en que el tráfico marítimo atraviesa agudísima crisis, y que, por lo tanto, sería más acorde el estudio de un aminoramiento en los gastos, para que los buques pudieran seguir navegando sin pérdidas, que proceder a aumentos en la explotación, imposibles de soportar.

Hasta ahora han sido solucionadas aquellas diferencias y reclamaciones que existían entre el personal de algunos buques y empresas navieras; pero al dar comienzo la discusión de los nuevos cuadros indicadores las negociaciones no avanzan en absoluto. Los oficiales presentan un oficio de huelga para el día 1.º de mayo, que han retirado mientras duren las deliberaciones.

Preveamos una difícil solución a este pleito. El descenso de tráfico marítimo ha producido un considerable sobrante de tonelaje y la consiguiente baja en los tipos de flete, mientras que los navieros tienen que satisfacer mayores gastos por concepto de impuestos, consumo, conservación y nómina. Por esto, pensar ahora en la concesión de mejoras a las tripulaciones, cuando ya son pocos, por no decir ninguno, los buques que producen utilidades y muchos los que irrogan pérdidas, es tanto como pretender un imposible, puesto que los armadores amarrarán sus unidades antes de ir

a la ruina, a la que bastantes están abocados.

Hay, sí, una fórmula única para resolver este problema, y mientras que las cosas no se orienten hacia ella, entendemos que será perder el tiempo. A nuestro modo de entender, sería ésta la de someter al Gobierno las peticiones formuladas por el personal de los buques, indicando lo que las mismas gravan su explotación y los precios de los fletes precisos de establecer para que aquella no fuera onerosa para los navieros, sino que pudieran obtener un interés prudencial al capital invertido en el negocio. Una vez hecho esto, que el Gobierno aprobase e hiciera oficiales unos fletes mínimos, a los cuales habrían de ajustarse las operaciones de fletamentos.

Desde luego, no se nos ocultan los inconvenientes de esta solución y las consecuencias que una subida en los fletes habría de provocar en el comercio, que se vería precisado a una elevación en los artículos por los mayores gastos que aquellos tendrían en su transporte y con ello un encarecimiento de la vida. Esto por un lado, pues existiría otro inconveniente de gran importancia para los buques dedicados a navegaciones de gran cabotaje y altura: su absoluto desplazamiento de los mercados marítimos. Y serían desplazados de allí, porque si ya ahora difícilmente pueden competir con flotas de otras banderas que soportan fletes reducidísimos, peor podrían hacerlo cuando se elevasen los gastos de explotación, pues en los mercados exteriores no caben las medidas de Gobierno que propugnamos como solución viable al problema planteado.

Deben, pues, meditarse sin apasionamientos las reivindicaciones solicitadas por el personal de los buques, para que no dé lugar a que el satisfacer las miras de una clase ocasione la desapacición de nuestra industria marítima, lo cual vemos con sobresalto como muy próximo.

EL CAPITÁN RECKLESS

DEUTZ
OTTO
LEGITIMO

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

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

Energía termo-eléctrica contra energía hidro-eléctrica

Esto es, hulla negra contra hulla blanca.

Las primeras aplicaciones de la fuerza hidráulica habría que buscarlas en la más remota antigüedad. Desde que el hombre fué capaz de ensamblar unas maderas y construir con ellas una rueda, la utilización de la fuerza del agua fué un hecho. Si lo comparamos con la utilización de las ruedas aéreas—molinos de viento—nos podremos formar una idea de lo remoto que el aprovechamiento de la fuerza del agua por el hombre ha de ser forzosamente, pues, es indudable que la construcción de los molinos de viento vino mucho más tarde que la de las ruedas hidráulicas. Y se tiene hoy por cosa cierta que los molinos de viento más antiguos del mundo, se hallan en Egipto, y entre ellos, el más antiguo, se encuentra en Moos, en las proximidades de Alejandría, estimándose su edad en unos 3.000 años. (1)

Pero el desarrollo industrial nació en el siglo XIX con el triunfo de la máquina de vapor y la producción hidráulica de la electricidad, aplicación que abrió nuevos y dilatados horizontes al progreso industrial y al bienestar de la humanidad.

No obstante, hubieron de pasar muchos años antes de que la turbina hidráulica moderna, este potentísimo útil de trabajo, llegara a ser un rival, casi invencible, de la máquina de vapor.

Que sepamos, fué el ingeniero francés Hipólito Fontaine quien presentó por primera vez, en la Exposición de Viena de 1873, el primer transporte de fuerza obtenida por dinamos Gramme. Dicha presentación fué renovada en la Exposición de París de 1.886. La asociación de la turbina a la dinamo, y la posibilidad de transportar la energía obtenida a distancia, amenazaban seriamente la supremacía de la máquina a vapor. Desde aquella fecha hasta la actualidad, los progresos han sido

constantes y enormes, y el avance de la utilización de la energía hidráulica sobre la térmica—carbón, petróleo, etc.—no cesó de crecer. Los saltos aumentan de altura, llegando hasta cerca de los mil metros, sobrepasando algunos, si bien raramente, esta última cifra.

Pero la hulla negra, esto es, el equipo termo eléctrico, pasados los primeros momentos de estupor, no tardó en contraatacar valientemente, y gracias a los perfeccionamientos logrados: parrillas mecánicas, empleo del carbón pulverizado, utilización corriente de combustibles de clase inferior—en Cataluña poseemos una notable instalación de este género: la Central térmica de Adrall, en la provincia de Lérida, propiedad de la Cooperativa de fluido eléctrico, de Barcelona—, el vapor recalentado, los economizadores, las turbinas a gran potencia y rendimiento, los condensadores de gran superficie y vacío profundo, etc., etc., unidos a la intensificación de la extracción mundial, han permitido la aparición de un rival temible de la hulla blanca: Central térmica de gran potencia.

Para demostrar la importancia que en el mundo está adquiriendo la Central térmica, citaremos algunos datos fidedignos, referentes a Francia: (2)

Potencia hidro-eléctrica instalada en 1936; 3.200.000 k. w.

Potencia termo-eléctrica instalada en 1936; 3.550.000 k. w.

Aunque la cifra correspondiente a la producción termo-eléctrica, incluye utilizaciones importantes, ya locales o de reducido perímetro, puede darse como seguro que el equipo de la hulla negra es del orden de 2.750.000 k. w., esto es, de 3.750.000 H. P., y la mayor parte instalados después de la Gran Guerra.

(1) Otto Stertz. «Moderne Windturbinen», Leipzig, 1912.

(2) G. Maillat. Ingeniero E. C. L. «Technica». Lyon. marzo 1936.

No es nuestro propósito analizar los factores que han permitido este enorme avance de la hulla negra sobre la que parecía invencible, la blanca, y no se nos escapa que esta última ha de luchar denodadamente por conquistar las posiciones perdidas, y sí sólo hacer resaltar el hecho que, para nosotros, que poseemos extensas cuencas carboníferas, y que vemos aumentar sin cesar los «stocks» de mineral en boca de mina, sin hallar para ellos salida, si en nuestro país se siguiera una política económica, en estas cuestiones, semejante a la francesa, el pavoroso problema que el exceso de producción en nuestras zonas carboníferas, plantea, podría tener rápida y adecuada solución.

Es del todo punto evidente que si la hulla negra avanza, ello es debido, principalmente, a que permite obtener el kilowatio a precio más reducido que el que puede ofrecer su rival, la hulla blanca, y no es menos indudable que un precio adecuado de la energía eléctrica, habría de permitir el desarrollo de nuestras industrias en alto grado, y aún la creación de muchas nuevas, tales como, por ejemplo, las electro-químicas, que en algunos casos —obtención del nitrógeno del aire— necesitan cantidades enormes de energía.

Los progresos realizados en los transportes de energía; el voltaje corriente hoy es ya del orden de 150.000 voltios y no hemos de tardar mucho en verlo elevado a 220.000, permiten la instalación de la central termo-eléctrica a pie de mina, ventaja evidentísima, y el

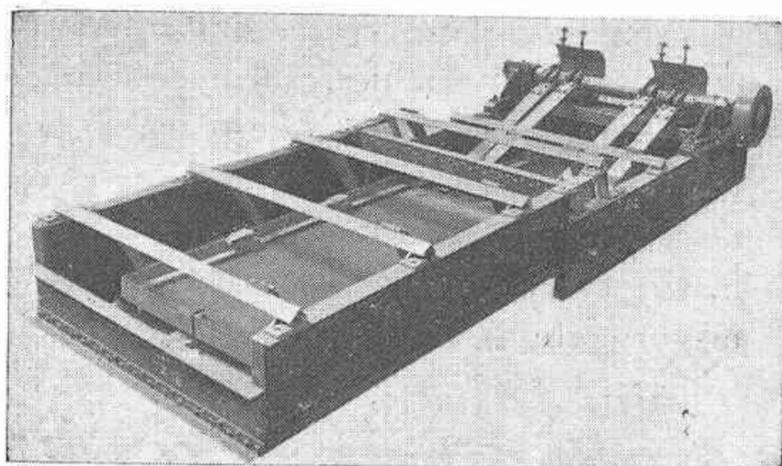
transporte a 500 y 600 kilómetros será corriente dentro de poco tiempo.

La electrificación total de la vida, se dibuja ya, y al camión movido por aceites pesados, en países como el nuestro que no cuentan con recursos propios en tal clase de combustibles, sustituirá el camión eléctrico, en muchos casos; al ómnibus a motor de combustión, el electrobus a trolley; a la locomotora a vapor, la locomotora eléctrica, e incluso para obtener el vapor necesario en determinadas industrias, la caldera actual será sustituida por la caldera eléctrica. Y en el orden familiar, la calefacción, la cocina, la limpieza, será eléctrica el día que la electricidad pueda ofrecerse a precios asequibles. Este milagro puede efectuarlo la Central termo-eléctrica junto, y en legal y honrada competencia, con la Central hidro-eléctrica. Para ambas hay mercado sobrado en España.

Si a la utilización de los carbones españoles para la obtención de la energía eléctrica se añadiera la obtención de los combustibles líquidos que nos fueran indispensables, problema hoy ya técnicamente resuelto, podríamos llegar al ansiado momento en que fuéramos independientes del extranjero para mover nuestras industrias y para nuestras necesidades del hogar. ¿Llegaremos a él? No nos atrevemos a afirmarlo, pero sí expresar nuestros fervientes votos de que tal día llegue, y cuanto antes mejor.

JAIME FONT MAS

Barcelona, abril 1936.



Mauricio Ruiz de Velasco

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

Instalaciones de flotación.

Elcano, núm. 2

Teléfono 19.518

—◆◆◆ BILBAO ◆◆◆—



MERCADO DE FLETES



Ha vuelto a decaer la pequeña mejoría que experimentó este mercado en los primeros días del pasado mes. El aspecto que actualmente presenta éste es de bastante quietud, puesto que la falta de órdenes para fletamento no sólo comprende el sector del Cantábrico y Galicia, sino que también los requerimientos para viajes a puertos del Sur y Mediterráneo escasean considerablemente. Existe, sí, alguna demanda para estos últimos destinos; pero se trata de pequeñas partidas, por lo que únicamente son solicitadas bodegas.

Hasta ahora no ofrece el mercado la abundancia de tonelaje que semejante paralización es lógico diera lugar, más esto es debido al retraso sufrido por muchos buques en Gijón durante el pasado mes con motivo de la huelga de los obreros estibadores. Por cierto que dicho conflicto ha vuelto a reproducirse el pasado lunes, desde cuyo día no se realizaron operaciones en este puerto, hasta ayer día 30. El día anterior lo dejó resuelto una comisión obrero-patronal que trabajó sin descanso en el arreglo por todos deseado para normalizar la vida portuaria de Gijón-Musel.

Los tipos de flete se sostienen en cotizaciones semejantes a las concertadas en semanas anteriores, aunque hay cierta tendencia de baja por parte de los fletadores favorecidos por la situación crítica del mercado. Pero los navieros se mantienen firmes hasta ahora y rechazan todas cuantas proposiciones signifiquen precios de flete inferiores a los fijados anteriormente, posición esta muy natural para poder obtener algunas utilidades o por lo menos no sufrir pérdidas, como darían lugar la aceptación de viajes a tipos más reducidos.

Con referencia a las peticiones formuladas por el personal de los buques, en otro lugar damos una información del estado en que se encuentran las deliberaciones, que, por cierto, apenas si han avanzado desde que dieron comienzo.

No hay animación alguna en los mercados de retorno, debido a lo cual son bastantes los buques que vuelven vacíos a Asturias. Para viajes con cargamentos de mineral, cementos y sales apenas si aparecen ofertas. En cuanto a los de maderas para minas, solamente tienen una regular demanda.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

Pasajes	— Vp.	300 ts.	Ptas. 13,—	Langreo
San Sebastián	»	220 ts.	» 13,75	Id.
Zumaya	»	400 ts.	» 12,25	Id.
Id.	»	150 ts.	» 13,50	Norte.
Bilbao	»	800 ts.	» 8,50	Langreo
Id.	»	260 ts.	» 9,—	Id.
Santander	»	200 ts.	» 10,50	Id.
Id.	»	230 ts.	» 10,—	Id.
Ferrol	»	120 ts.	» 11,—	Id.
Coruña	»	210 ts.	» 10,—	Norte.
Vigo	»	300 ts.	» 14,—	Langreo
Huelva	»	1.700 ts.	» 14,—	Norte.
Barcelona	»	5.700 ts.	» 14,75	Langreo

AVILÉS a

Barcelona	— »	5.600 ts.	Ptas. 14,—	
San Sebastián	— Vp.	300 ts.	» 13,—	
Ondárroa	»	120 ts.	» 14,50	
Betanzos	»	220 ts.	» 11,50	

S. E. de PRAVIA a

Pasajes	— Vp.	200 ts.	Ptas. 13,—	
Bilbao	»	3.000 ts.	» 7,—	
Id.	»	220 ts.	» 11,—	
Valencia	»	2.000 ts.	» 11,50	

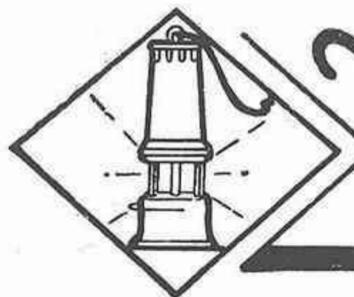
RETORNOS:

Bilbao-S. E. Pravia	— Vp.	1.000 ts.	mineral	Ptas. 5,—
Zumaya-Gijón	»	220 ts.	cemento	» 8,50
Villagarcía-Musel	»	300 ts.	pinos	» 9,—
Jubia-Musel	»	150 ts.	»	» 11,—
Cartagena Santander	»	1.200 ts.	mineral	» 11,—

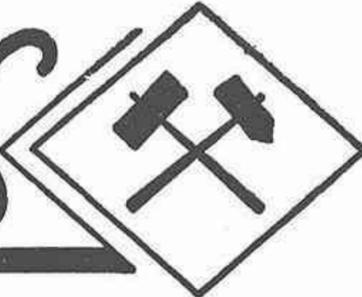
VILLAR & C. da. BARCELONA

COMPRAS Y VENTAS DE BUQUES CONSIGNACIONES 6, VIA LAVETANA Teléfono 23078

Telegramas SPANIAR



MERCADO DE CARBONES



En el transcurso de la pasada quincena se ha dejado sentir una considerable paralización en la demanda de carbones, situando a este mercado en una quietud inusitada, puesto que apenas si aparecen nuevos requerimientos de hulla. Las galletas, única clase que hasta ahora venía siendo favorecida con algunos pedidos, también ha dejado de tenerlos, y nada hay que decir de otros tamaños, casi en absoluto carentes de compradores. Es esto lo suficiente para calcular lo agudísimo del peligro que se cierne sobre la industria hullera y suponer la situación económica de la generalidad de las empresas mineras, algunas de las cuales se ven precisadas a suspender las labores ante la imposibilidad de apilar mayores existencias.

Por tales motivos, el malestar en las cuencas mineras va en crescendo y constantemente surgen conflictos ante las pretensiones de los obreros mineros, que no parecen dispuestos a dejar el trabajo ni a aceptar las medidas de aterceramientos, sino, por el contrario, a que las explotaciones no tengan interrupción en los seis días de la semana. Debido a ello, están explotándose algunos pozos por exclusiva cuenta de los obreros.

A las empresas, sin embargo, no les cabe más remedio que la adopción de dichas medidas, por cuanto que merced a las mismas logran algún descenso de existencias, actualmente representadas en 44 mil toneladas, es decir, 15 mil menos que en la primera quincena de abril. Clasificados los «stocks» por tamaños, dan las cifras siguientes: Cribados, 52.004 tons.; Galletas, 31.067; Granzas, 61.571;

Grancillas, 2.208; Menudos, 245.407; Finos, 16.184; Briquetas, 6.572 y Coks, 28.845.

Días pasados tuvo lugar una reunión de patronos y obreros mineros, junto con los directores de los Bancos de Asturias, para tratar de conseguir que se facilitara un anticipo a las empresas hulleras de tres millones de pesetas, reintegrable en diez anualidades, a fin de que aquellas puedan satisfacer los jornales que adeudan a sus obreros, obteniéndose de ella una excelente impresión y dándose como un hecho el que se conceda este préstamo.

En la segunda decena de abril tuvieron un sensible descenso los embarques de carbón realizados por los puertos de Asturias. Por Gijón-Musel se cargaron 33.212 tons.; por Avilés, 13.557 y 17.083 por San Esteban de Pravia.

Es reducido el número de buques que a fin de mes está sometido a los turnos, especialmente por los cargaderos del ferrocarril de Langreo. El promedio de esperas no llega a siete días.

Los precios de carbones para industrias obligadas siguen sin variación y son así:

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

Las rebajas que sobre estos tipos obtienen los compradores libres suelen oscilar de 4 a 6 pesetas.

SERVIR pronto y bien es la costumbre de REEM

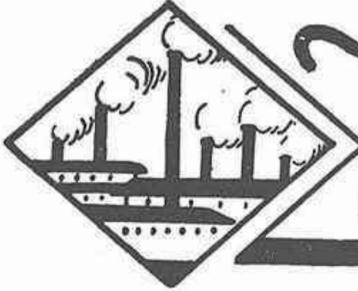
Siempre tenemos existencias de toda clase de lubricantes :-: Consúltenos sus necesidades

Sociedad Anónima REEM

Apartado 111

OVIEDO

Teléfono 4038



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

Se acusan algunos síntomas favorables en los mercados de fletes a consecuencia de una mejor demanda de Europa para los granos de América, maíces especialmente, y para trigo australiano. Esas circunstancias han influido sobre el tráfico, aunque en algunos, como el del Plata, hay demasiado tonelaje y han de pasar todavía algunos días en aquellas condiciones, para que los precios se afiancen y mejoren. El mercado exterior de carbones es más activo en las rutas de Sudamérica.

La situación, en general, para el Plata responde a aquellas condiciones; así ha habido estos días una extraordinaria actividad en los embarques, para buques de mediano tonelaje principalmente. Se fleta de Santa Fe a cualquier puerto del R. U., buque de 5.400 toneladas, mayo 4 al 15, al tipo de 19/-. De San Lorenzo a R. U., al mismo tonelaje, cargamento de granos, con opciones, embarque inmediato, a razón de 18/-.

En el sector norteamericano los cargadores de Montreal aparecen reservados a consecuencia, parece, de la mayor actividad demostrada por los de la zona opuesta, de Vancouver. La depresión es más notoria para las transacciones sobre hierros de desguace. Se hacen fletes de la Columbia británica a Shanghai, vapor de 9.800 tons. (475.000 pies cúbicos) 5.000 £, carga general con opción, para cuatro puertos japoneses, salida mayo y junio. Hay noticias de fletamentos de Boston a Braila-Galatz (Rumanía), hierro de desguaces, 5.500 tons. a 3,75 dolares, para mayo.

Persiste la reanimación de las actividades en los mercados orientales, por la mayor demanda de granos y arroces en el sector de Saigón; es la soja la que no ha dado lugar a embarques de consideración. De Australia Meridional a R. U. Continente, buque de 9.000 tons., trigo, mayo 25 y junio 10, a 25/-.

CARBONES

Sigue sin reponerse el tono del mercado de Cardiff donde las operaciones son irregulares y escasas. Es ahora cuando comienzan a advertirse las serias consecuencias de las sanciones a Italia, que se traducen en una baja de cerca un millón de tons. solamente para este sector, en el primer trimestre del año actual. Ante la amenaza de una huelga de mineros en Francia se supuso que mejorarían los embarques con este destino, pero hasta ahora no hay ninguna perspectiva de que tales esperanzas se confirmen. Galletas no tienen apenas salida; los que mejor se sostienen son los menudos y lavados en general; no así tipos mayores que se ofrecen con exceso.

Mejoran ligeramente las condiciones del mercado de Swansea con respecto a los últimos días de la quincena anterior. Grancillas, granzas y granos en sus mejores variedades, aparecen bien situados. Cribados «red vein» y cobbles no tienen compradores; hay buena demanda de todo uno y coques sostienen precios relativamente altos.

El mercado de Newcastle prosigue su buena línea de anteriores impresiones. Las variedades superiores de Tyne siguen cotizándose bien con regulares salidas. Coques son los que tienen requerimientos menos apremiantes y lo mismo «carboneras». Las posiciones en general son firmes y las perspectivas no dejan de ser favorables para las distintas secciones de este importante mercado.

En el de Glasgow la situación ha mejorado ligeramente, a pesar de la pérdida del mercado italiano que también afecta a esta zona, aunque no con la pesadumbre que a la de Cardiff. Son las calidades de vapor las que menos demanda tienen, singularmente los Lothian; en cambio, las primeras clases de Fife aparecen con rasgos muy firmes en el mercado, cotizándose bien y con demanda activa.

FRANCIA

No hay indicio de que las negociaciones que se prosiguen para evitar el conflicto minero vayan a lograrse con buen éxito. Los representantes obreros ya han anunciado la huelga para este primero de mayo, si no son atendidas sus reclamaciones de salarios. El Ministro del ramo ha celebrado diversas reuniones con obreros y patronos, pero sin posibilidades de arreglo, ni mejores perspectivas. La posición de las empresas es de avenencia en las negociaciones, de buena disposición para aumento de salarios a los obreros que trabajan en el interior de las minas; pero no transigen con el de la superficie. Por otra parte, las empresas reclaman una reducción en las cifras de los contingentes de importación. El estado de la industria hace necesaria esta medida; sólo en los establecimientos de Nord y Pas-de-Calais hay en bocamina más de tres millones de toneladas sin que se vislumbre una salida para ellas.

BÉLGICA

El suceso más saliente de estos días ha sido la renovación del acuerdo con Italia, por dos

años, para el suministro de carbones. En su virtud, Bélgica servirá a Italia este año, 800 mil tons. y 1.000.000 el año próximo.

La demanda de carbones para usos industriales continúa firme y al contrario la de variedades de consumo doméstico. Se anuncia una elevación de 10 fr. por tonelada en el precio de los coques; bajan los «stocks» acumulados en bocamina. La producción total de marzo fué de 2.470.000 toneladas.

ALEMANIA

La memoria de los Sindicatos Westfalianos que acaba de hacerse pública, se refiere a la caída de las cifras de tráfico durante el primer trimestre de este año. La venta media diaria en las cuencas del Rhur, Aquisgram y Sarre fué en enero de 263.000 tons.; en febrero de 239.000 y en marzo de 226.000. La competencia inglesa en los mercados interiores de Alemania es muy enconada. La cifra de entrada de carbones ingleses para el mes de febrero fué de 262.000 tons. Las de Holanda, briquetas y coques, llegan a 140.000 ts. Mejoran las exportaciones a Italia y Suiza.

INGLATERRA

PRECIOS DE CARBONES PARA EXPORTACIÓN
SWANSEA

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

NEWCASTLE

Superiores de vapor.....	14/9 a 15/
Menudos de Tyne.....	11/6 a 12/

CARDIFF**GRANOS**

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

MENUDOS

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

FEDERACION DE SINDICATOS CARBONEROS DE ESPAÑA

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

Oficina central: Alcalá, 31 - Teléfono 11948 - Madrid

Dirección tele { gráfica } FEDERACIÓN
 { fónica }

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

Teléfono 1524 :-: Dirección telegráfica y telefónica: SINDULLERO

Peces raros de mares distintos

Un pez que nada «al revés». — El Escalco membranoso. — Doras el «matacaimanes». — El Doras que protesta. — Peces en seco: el Calicto. — Volcanes de peces. — La Preñadilla. — Millones de peces salen de los volcanes. — Fiebres. — El Astrobaleo de Grijalba. ¿Vive en aguas impregnadas de ácido sulfúrico?

El «Escalco membranoso» es un pez original: nada por lo común, boca arriba, dirigiéndose, a su antojo, a uno u otro lado; pero cuando se acuesta o quiere huir, vuelve a tomar la posición ordinaria; nunca se echa sino para dormir, pues en otro caso esta posición es, para él, muy fatigosa y perjudicial a las vértebras que hacen esfuerzos para volver a su equilibrio.

* * *

Otro caso caprichoso de la Naturaleza es el del «Doras» (pimelados).

La armadura de su cabeza y de la nuca es parecida a la de los oqueniépteros. Su producción humeral también es muy pronunciada y las espinas dorsal y pectoral son gruesas y están picadas.

Puede considerárseles los siluroides mejor armados a quienes se dotó de las mejores defensas, razón por la cual, en las que fueron colonias españolas de América, se les llama «Matacaimanes», pues acontece muy comunmente cuando son tragados por estos grandes reptiles, que les parten el vientre con sus espinas y les hacen perecer.

Estos peces se dividen — para su estudio — en dos grupos, pero el más importante es el anterior, cuyos caracteres dejamos indicados.

* * *

El «Doras con armadura» de Valenciennes

habita los lugares pedregosos en donde hay corriente, no muerde el anzuelo con clase alguna de carnada. Sólo se coge en octubre y noviembre, cuando las aguas están muy bajas.

Al sacarlo del agua produce un sonido igual al de la mayor parte de los siluroideos, como protesta de su captura.

En las Guayanas se les llama «Armadillo».

* * *

El Calicto es un pez perezoso, que habita bajo las plantas; cuando baja la marea, como habita en países de clima cálido, suelen secarse las aguas estancadas y quedan, por lo tanto, expuestos durante mucho tiempo, a vivir en seco, facultad de que les ha dotado la Naturaleza y la que aprovecha para caminar, arrastrándose, y busca otras aguas. Habita en aguas dulces de América. Carece de vejiga natatoria.

* * *

El «Bronto» es el pez designado por Humboldt con el nombre de «Preñadilla», pez pequeño; pero que llama la atención de todos los físicos e ictiólogos.

Este pez sale de las humeantes entrañas de los volcanes, ya sea por el cráter mismo, ya por otras bocas abiertas a los lados de aquellos.

El Tunguragua, el Sangay, el Imbaburu y otros volcanes situados a cinco mil metros de elevación sobre el nivel del mar, han ofrecido repetidas veces el fenómeno de arrojar estos peces a grandes distancias.

Humboldt, en sus repetidas investigaciones para descubrir las épocas en que estos majestuosos volcanes han arrojado «Preñadillas», dice que, el Cotopaxi, echó en cierta ocasión

sobre las tierras del marqués de Selvaegre tan grande cantidad de peces que el olor fétido de su putrefacción se dejaba sentir desde muy lejos.

En 1691 el volcán de Imbaburu los lanzó a millares sobre la villa de Ibarra y, posteriormente, continuó arrojándolos.

Las fiebres pestilentes que desolaron aquellos contornos fueron atribuidas a los miasmas producidos por las exhalaciones pútridas de los peces esparcidos por el suelo y expuestos a la acción del sol.

Cuando en 1698 se abrió la cima del volcán del Carqueirazo, millares de peces salieron por las bocas de los costados, mezclados con el cieno argiloso y humeante vomitado por la montaña.

Estos hechos, consignados por el célebre físico a que me refiero, tocan multitud de cuestiones en verdad, no resueltas aún, sobre la Historia Natural interior de la Tierra, y efectivamente, ¿cuáles pueden ser las corrientes de aguas subterráneas que existen en estas cavernas a tan grandes alturas? ¿Cómo es posible que este agua, sometida a tan elevada temperatura, contenga el aire suficiente para que puedan vivir peces en ella? Y ¿cómo estos mismos peces de carne tan blanda no son destruidos por la ebullición que se produce al atravesar las columnas de humo y fuego que rodean las masas cenagosas en que salen envueltos durante la erupción?

Prescindiendo de las controversias que se observan entre los distintos autores sobre el

género a que debe pertenecer el «Bronto» o «Astroblepo» es parecido a los «Pimelados» y entre sus características figura como principal la carencia de dientes polodiales, y a la «Preñadilla» y aun al «Sábalo» podemos considerarlos como el punto de transición entre los «Astroblepos» y los «Siruloides».

* *
*

El «Astroblepo» de Grijalba procede del río Palaz, cerca de Popayán, donde le conocen con el nombre de «Pescado Negro».

Humboldt le ha conservado el nombre específico con que se le designó para perpetuar la memoria del respetable y sabio don Mariano Grijalba, español que introdujo en Popayán el estudio de las ciencias físicas.

Este pescado negro se come en Popayán, pero no se encuentra en la ribera del río Cauca que es el más cercano a la villa, fenómeno muy notable que proviene, a no dudar, de un riachuelo cuyas aguas están impregnadas de ácido sulfúrico; desciende del volcán de Puracé, que los del país le llaman, a causa de su acidulación, *Río Vinagre*; viene a mezclarse con el Cauca, y desde su confluencia, hasta cuatro leguas más abajo, no se encuentra en esta ribera ni un pez, siendo así que, en la parte superior del Cauca hay muchos; pero el ácido ataca a la organización de los peces y huyen.

CAPITÁN MIGUEL MORALES ALMIÑANA.

Cádiz.

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

MAQUINARIA EN GENERAL Y ACCESORIOS

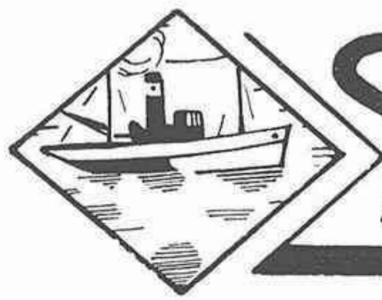
/// /// PARA MINAS Y LA MARINA /// ///

==== MARQUES DE SAN ESTEBAN, 66 =====

Teléfono 11-16

G I J Ó N

Apartado 27



SECCIÓN DE PESCA



BUENAS CAPTURAS

La huelga de acarreadores de pescado, declarada el 13 del pasado mes, quedó solucionada el día 18 del mismo. Debido a este conflicto, la flota pesquera se vió obligada a permanecer en puerto ante la imposibilidad de efectuar las ventas aquí y en otros puertos del litoral, puesto que las organizaciones obreras cursaron órdenes en tal sentido. La industria pesquera ha sufrido con esto un serio perjuicio, a pesar de tratarse de un problema al que es completamente ajena.

No fué mala la segunda quincena de abril, en la que abundó sobremanera el pescado en las playas de este litoral. Pero es cierto que las capturas fueron especialmente de pancho

y su precio estuvo muy bajo, y de ahí que los rendimientos obtenidos no hayan estado en consonancia con la cantidad de pesca traída. También se pescó bastante besugo y salmoneete en casi todos los días. La merluza y pescadilla escasearon considerablemente.

Las parejas llegadas de la Estaca lo hicieron con poca pesca. No ha entrado todavía aquí ninguna pareja de Irlanda, pues las de esta matrícula que trabajaron allí fueron a vender a otros puertos.

En resumen, el mes de abril no ha sido favorable para la industria pesquera. Las consecuencias del conflicto expuesto al principio y los precios, cotizados siempre por bajo, impidieron resultados remuneradores.

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

CLASE DE PESCA	11	13	14	15	16	17	18	20	21	22	23	24	25
Merluza.....	4,79					4,09	3,89	3,49	3,19	3,34	3,59	3,56	3,59
Pescadilla....	1,42					1,10	1,31	1,23	1,34	1,28	1,51	1,60	1,55
Besugo.....	1,19					1,29	1,50	1,—	0,84	1,05	1,13	1,—	1,01
Panchos.....	0,52					0,58	0,69	0,50	0,50	0,42	0,37	0,33	0,29
Gallos.....	1,22					0,72	0,99	1,—	1,33	1,47	1,46	1,38	1,42
Congrio.....	2,—					1,74	2,19	1,89	1,83	1,85	1,72	1,70	1,72
Abadejo.....	1,45	No se efectuaron ventas				»	»	1,20	»	1,20	1,42	»	»
Salmonetes..	2,49					2,29	1,49	1,—	2,—	1,86	1,80	1,75	1,54
Barbadas....	1,23					»	»	0,80	1,—	»	0,85	0,80	0,83
Matute.....	0,47					0,37	0,50	0,48	0,45	0,43	0,37	0,39	0,34
Pelao.....	0,56					0,32	0,50	0,51	0,53	0,52	0,46	0,49	0,45
Potas.....	0,43					0,61	0,75	0,72	0,73	»	»	0,75	»
Rodaballo....	»					»	2,96	2,02	»	2,50	»	»	2,12
Chicharro....	»					»	0,28	0,30	0,40	0,40	0,30	0,28	0,26
Mero.....	»					»	»	2,—	»	2,25	»	»	2,52
Reyes.....	»					»	»	1,—	»	0,90	»	»	»

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

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 =====				
9 Marzo.	11 Abril.	Ntra. Sra. del Carmen	3.500	Barcelona.
13 íd.	20 íd.	R. Alonso R	4.800	Id.
19 íd.	25 íd.	Elanchove	7.000	Id.
25 Abril.	cargando	Alfonso Senra	4.000	Valencia.
===== MUSEL - LANGREO.— 2.º TURNO =====				
10 Marzo.	13 Abril.	Norte.	3.500	Barcelona.
20 íd.	17 íd.	M. Piquera	5.500	Id.
11 Abril.	22 íd.	Sotón.	1.900	Bilbao.
20 íd.	23 íd.	Begochu	1.200	Id.
21 íd.	cargando	Ulía	3.800	Vallcarca.
===== MUSEL - LANGREO.— 3.º TURNO =====				
12 Marzo.	11 Abril.	Cabo Silleiro	3.100	Barcelona:
17 íd.	13 íd.	Virgen del Pilar	1.200	Cádiz.
9 Abril	17 íd.	Villamanrique	2.450	Vallcarca.
10 íd.	21 íd.	Marta Junquera	620	Bilbao.
20 íd.	23 íd.	Río Miera	1.000	Santander.
24 íd.	esperando	Araitz Mendi.	2.250	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO.— 4.º TURNO =====				
18 Marzo.	13 Abril.	Caranza	550	Cádiz.
8 Abril.	18 íd.	José María	500	Pasajes.
10 íd.	20 íd.	Astillero	480	Zumaya.
13 íd.	21 íd.	Suevia	400	Vigo.
18 íd.	22 íd.	Alejandro	360	Bilbao.
18 íd.	23 íd.	Ruda	480	Vigo
23 íd.	cargando	M. Santiuste	440	Bilbao.
24 íd.	esperando	M. Junquera	620	Id.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
7 Abril.	13 Abril.	Ciaño.	2.600	Barcelona.
9 íd.	10 íd.	Ruda	460	Coruña.
18 íd.	18 íd.	Mina Piquera.	500	Barcelona.
20 íd.	21 íd.	Hernani	400	San Sebastián.
20 íd.	22 íd.	V. de Chávarri	4.600	Tarragona.
22 íd.	25 íd.	Marqués de Chavarri.	4.600	Id.
25 íd.	esperando	Sama.	600	Bilbao.

- GIJON

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

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
10 Marzo.	11 Marzo.	Mieres	4.400	Barcelona.
10 íd.	13 íd.	Norte.	1.500	Id.
12 íd.	16 íd.	Cabo Silleiro.	1.000	Id.
13 íd.	17 íd.	R. Alonso R.	1.500	Id.
7 Abril.	17 íd.	Ciaño	5.200	Id.
11 íd.	11 Abril.	Mina Sorriego	160	Santander.
13 íd.	17 íd.	Mont Seny	840	Pasajes.
13 íd.	15 íd.	Mariano Benlliure.	154	Bilbao.
15 íd.	20 íd.	Josefa Mary	220	Coruña.
15 íd.	21 íd.	Sama	1.000	Bilbao.
17 íd.	18 íd.	Llodio	900	Id.
17 íd.	21 íd.	Melchuca.	120	Coruña.
18 íd.	18 íd.	María Amalia.	860	Id.
18 íd.	21 íd.	San José	70	Id.
20 íd.	22 íd.	Mari Begoña	420	Bilbao.
20 íd.	22 íd.	Mari Elena	540	Id.
21 íd.	22 íd.	Cervantes	214	Zumaya.
24 íd.	25 íd.	Inocencio Figaredo	600	Barcelona.
24 íd.	esperando	Mont Seny	880	Pasajes.
25 íd.	»	Araitz Mendi.	2.650	Barcelona.
25 íd.	»	Sama.	340	Bilbao.
25 íd.	»	Mariano Benlliure	154	San Sebastián.
25 íd.	»	A. Senra	800	Valencia.
25 íd.	»	Amador	240	Coruña.
25 íd.	»	Mari Elena	550	Bilbao.
===== GIJON - DARSENA. — F. C. DE LANGREO =====				
4 Abril.	10 Abril.	Chinito	210	Santoña.
4 íd.	10 íd.	Airoso.	130	Zumaya.
6 íd.	11 íd.	Magdalena	230	Santander.
6 íd.	13 íd.	Mariavi	360	Id.
9 íd.	16 íd.	Rosita	140	Id.
10 íd.	17 íd.	Vito	190	Zumaya.
10 íd.	18 íd.	Monte Faro	180	Bilbao.
13 íd.	21 íd.	Jone Miren	190	Zumaya.
13 íd.	18 íd.	José G. Trevilla	260	Bilbao.
13 íd.	20 íd.	Belarmina	130	Coruña.
15 íd.	20 íd.	Víctor	120	Lequeitio.
16 íd.	24 íd.	Josefa.	300	Marín.
20 íd.	25 íd.	Paco García	200	Santander.
20 íd.	cargando	Brens	160	Vigo.
20 íd.	esperando	Edurne	200	Deva.
20 íd.	»	Lekeitiara	220	San Sebastián.
20 íd.	»	Zubieta	170	Zumaya.
24 íd.	»	Ana.	290	Pasajes.
25 íd.	»	Monte Faro	180	Bilbao.
25 íd.	»	Vito	200	San Sebastián.

A V I L E S

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

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
		2.^a decena de Abril.		
4 Abril.	11 Abril.	Ita	3.454	Valencia.
1 íd.	11 íd.	Dos Hermanas.	120	Marín.
12 íd.	13 íd.	Arnao	139	Requejada.
7 íd.	15 íd.	Antonieta	120	Ondárroa
8 íd.	15 íd.	Ana	249	San Sebastián.
10 íd.	18 íd.	Urola.	5.660	Barcelona.
10 íd.	18 íd.	Virgen de la Cinta	2.179	Valencia.
16 íd.	18 íd.	Caruso	1.358	Pasajes.
18 íd.	20 íd.	Arnao	142	Requejada.
TOTAL...			13.557	

Viuda de Manuel G. Morán

EFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

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

Aceites para la Marina MOBIL OILS

Empaquetaduras y juntas BELDAM

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

San Juan de Nieva (Avilés)

Telegramas
Telefonemas

} MORÁN-AVILÉS

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

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

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
		2.^a decena de Abril.		
9 Abril.	11 Abril.	F. R. San Pedro	2.158	Bilbao.
10 id.	12 id.	Mari Elena	553	Id.
10 id.	12 id.	Aller.	195	Zumaya.
11 id.	14 id.	Juanes	216	San Sebastián.
11 id.	14 id.	Monchu	2.189	Barcelona.
14 id.	15 id.	Río Miera	983	Santander.
18 id.	18 id.	Lolina	425	Pasajes.
14 id.	18 id.	M. de Urquijo	2.820	Bilbao.
16 id.	18 id.	Aurora	997	Id.
14 id.	18 id.	El Caudal	1.013	Id.
17 id.	18 id.	Jaime Girona.	2.656	Id.
18 id.	19 id.	Lola.	50	San Ciprián.
7 id.	20 id.	Briquetas Zorroza	2.526	Bilbao.
20 id.	20 id.	Ana	302	Id.
		TOTAL...	17.083	

GRANDES ALMACENES DE EFECTOS NAVALES

DE

ENRIQUE VALDES Y PRIDA

PRECIOS SIN COMPETENCIA

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

TELÉFONO 19

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

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

		1. ^a DECENA	2. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.....	Turno 1. ^o	7.801,66	5.894,86
	Id. 2. ^o	5.804,96	5.878,46
	Id. 3. ^o	3.969,74	4.658,69
	Id. 4. ^o	2.130,24	1.575,69
	Grúas chicas.....	523,46	395,69
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.....	Cargaderos.....	29.438,43	11.045,93
	Grúas chicas.....	1.620,31	1.259,15
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C.....	Cargaderos.....	2.425,81	2.169,78
	Muelles.....	421,00	334,00
Totales en las dos decenas.....		54.135,61	33.212,25
AVILÉS.....		27.815,00	13.557,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA.....		25.589,00	17.083,00

CEMENTOS FRADERA, S.A.

PORTLAND ARTIFICIAL LANDFORT



LANDFORT
VALLCARCA

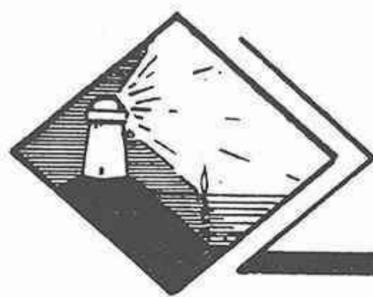
DESPACHO:

RONDA DE LA UNIVERSIDAD, 31

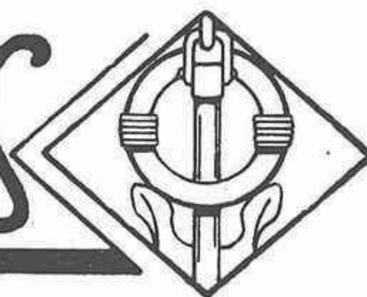
BARCELONA

Teléfono n.º 13067

DIRECCIÓN TELEGRAFICA: "LANDFORT"



INFORMACIONES VARIAS



COMPRA-VENTA DE BUQUES

Vapor «Adriático». Casco de acero, de 3.024 toneladas de registro bruto y 1.873 netas; construido en West Hartlepool en el año 1902. Vendido por D. José Agustín Mutiozabal, de Bilbao a Mr. Algot Johanson, de Maricham.

ESTADÍSTICA DE PARO

En la estadística del paro forzoso, correspondiente al mes de febrero último, figuraban en esa situación 16.971 obreros pertenecientes a las industrias del mar; de ellos, 7.987 en paro completo y 8.984 en paro parcial.

DECLINAN LOS ÍNDICES FLETES

El Número Índice de la Cámara de Navegación (que toma como base el año 1920, es decir 1920 = 100), señala para febrero pasado una disminución de 7,31 por ciento con respecto al mes anterior, pero, sin embargo, 14,17 % más alto que en el mismo mes del año 1933.

El tipo de flete por tiempo es de 15,88, u 11,43 % más bajo que hace un mes, pero 28,79 % más alto que hace un año.

La siguiente tabla resume la posición actual comparada con 1913, 1920 y

	1913 = 100	1920 = 100	1929 = 100
Año 1934	80,60	18,86	75,83
Año 1935	81,07	18,97	76,28
Enero 1936	90,64	21,21	85,28
Febrero 1936	84,02	19,66	79,05

LOS VALORES NAVIEROS

En la última quincena apenas hubo variación en las operaciones de Bolsa de los valores navieros, sosteniéndose los cambios. Las acciones de Sota y Aznar, se cotizan a 390;

las Vascongadas, 200 y las Uniones al mismo cambio.

En cambio, las de la Compañía Bilbao, avanzan de 35 a 40 y las Generales ceden de 110 a 50.

Los valores pequeños tienen demanda, manteniendo y mejorando los anteriores cambios.

EL CONGRESO NACIONAL

DE OBRAS PÚBLICAS —

El martes último se reunieron en Gijón, en fraternal banquete, los ingenieros directores de los principales puertos de Norte de España.

Entre los asistentes figuraban los señores Marquina, director del puerto de Pasajes; Riancho, director del de Santander; Sareilly, director del grupo de puertos de Santander; don Fernando Sovantes, director del de San Esteban de Pravia; don Claudio Alvar González, director del puerto de Avilés; don José Peña Gabilán, director del de Gijón-Musel, y los ingenieros auxiliares del mismo don Saturnino Villaverde y don Ramón Argüelles, y don Roberto Agustina, director de la División Hidrográfica del Norte de España.

El banquete tuvo por objeto celebrar una reunión preparatoria del Congreso Nacional de Obras Públicas que se celebrará en Madrid el próximo otoño, sobre el cual sostuvieron un interesante cambio de impresiones.

LA PRODUCCIÓN DE CARBONES

EN ESTADOS UNIDOS :: :: ::

La producción de carbones bituminosos en los Estados Unidos, durante las semanas terminadas el 1 y 8 de febrero pasado, últimos datos aparecidos, se calcula en 8.900.000 y 10.100.000 tons., respectivamente. Es la primera vez, desde octubre de 1930, en que la

producción semanal rebasa la cifra de diez millones de toneladas. Los comentaristas lo señalan como un indicio de recuperación económica y alza de las actividades en general.

La producción de antracita en Pensilvania, durante las mismas semanas, se calcula en 1.534,000 y 1.606,000 tons. respectivamente. La cuenca de Pensilvania es la más rica de los Estados Unidos, especialmente en antracitas. Pittsburgh, en este Estado, es, además, uno de los principales mercados carboneros de la Unión.

CIFRAS ELOCUENTES

En agudo contraste con las cifras decrecientes de las exportaciones de carbones ingleses, se hallan las que se refieren al mismo comercio, en Alemania. Las correspondientes para los meses de enero y febrero en este último país, fueron 4.763.000 tons. comparadas con 3.654.000 en el mismo período del año anterior. Este aumento de 1.100.000 tons. o sea un 30 % contrasta con las dificultades y reducciones que soporta la exportación de carbones ingleses que bajó en dichos meses más de 926.000 tons., es decir un 11 %.

El aumento en las exportaciones alemanas débese principalmente a la aplicación de sanciones contra Italia, cuyo mercado consumidor está cayendo en poder de Alemania que no ha querido adherirse, como ya se sabe, a la política sancionista.

TONELAJE SUECO AMARRADO

Hubo un ligero aumento en el tonelaje sueco amarrado, durante el mes de marzo. En primero de abril había en esas circunstancias 168 buques, por 311 mil tons, peso muerto; un mes antes las cifras respectivas eran 166 y 296.000 tons. En 1.º de abril de 1935 ha-

bía 423.000 tons. amarradas; en abril de 1934, más todavía 509.000; y la cifra más alta de 1.º de abril de 1933, 556.000 toneladas; por primera vez este año en este ciclo se inicia un retroceso.

Al comparar esas cifras debe advertirse que el tonelaje sueco ha disminuído considerablemente desde hace tres años.

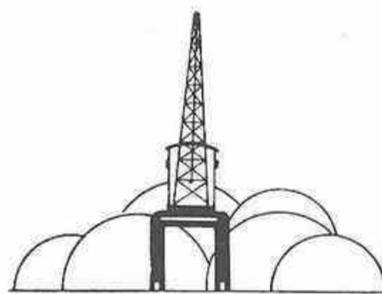
AMENAZAS DE HUELGA

MINERA EN FRANCIA —

En Inglaterra, la esperanza de una huelga en Francia se considera como una posibilidad de alivio, para los apuros actuales de la industria carbonera en aquel país. La huelga en Francia alcanzaría, si las negociaciones para el caso no aciertan a evitarla, a unos 225.000 hombres y a una zona de producción anual de más de 30 millones de tons.

EL CARBÓN DE GALES EN ESPAÑA

En las informaciones de los mercados de carbón, hallamos esta curiosa observación, en un periódico ocupándose de la desfavorable situación de la cuenca sudgalesa. «Hay cierta inquietud entre los intereses exportadores por lo que ocurre con el mercado español. Parece que la reducida cifra de compras a Inglaterra va a extremarse más todavía; pretenden en España, comprar menos carbones galeses todavía. Se asegura que la reducción llegará a la mitad de la cifra actual. Hasta ahora no hay ninguna referencia oficial sobre el caso, pero bueno será prevenirnos».



COMPRESORES DE AIRE
MATERIAL NEUMÁTICO

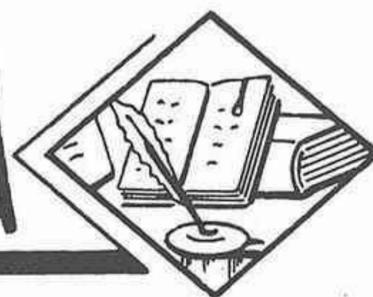
Atlas Diesel
S. A. E.

MOTORES DIESEL
MARINOS Y FIJOS

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



LEGISLACIÓN MARITIMA



DESESTIMANDO RECURSO DE ALZADA INTERPUESTO POR EL PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE CONSIGNATARIOS DE SANTANDER CONTRA LA DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA CIVIL

Ilmo. Sr.: Visto el recurso de alzada interpuesto por el Presidente de la Asociación de Consignatarios de Buques de Santander, contra resolución de la Dirección general de la Marina civil y Pesca de fecha 24 de enero último, que desestimó instancia de la referida Asociación.

Resultando que el artículo 47 del citado Reglamento y tarifas de practicaes del puerto de Santander dispone textualmente que «por el amarraje a los muelles longitudinales, dada su mayor dificultad, abonarán los buques de más 500 tons. de arqueado total un 50 por 100 más sobre los derechos de amarraje a los muelles salientes:»

Resultando que el recurrente alega que dicha disposición no es aplicable más que a muelles longitudinales comprendidos entre otros salientes:

Considerando que el transcrito art. 47 del Reglamento y tarifas del puerto de Santander no especifica en qué consiste la mayor dificultad del amarraje a muelles longitudinales, origen del aumento del 50 por 100 de la tarifa aplicable por dicho servicio a los muelles salientes:

Considerando que no cabe dar interpretación distinta a su propia expresión a un precepto tan claro como el contenido en el artículo citado del Reglamento del puerto de Santander, en el

que se establece que el aumento en la tarifa de amarraje a los muelles longitudinales es debido a una mayor dificultad en la operación que la similar que se efectúa en los muelles salientes,

Este Ministerio; de acuerdo con lo informado por la Dirección de la Marina mercante, ha resuelto desestimar el recurso de referencia.

Madrid, 7 de abril de 1936.

DISPONIENDO EL PERSONAL QUE DEBEN LLEVAR LOS BUQUES DE TONELAJE IN- FERIOR O IGUAL A 700 TONELADAS, EN TRAVESÍAS MAYORES DE 150 MILLAS

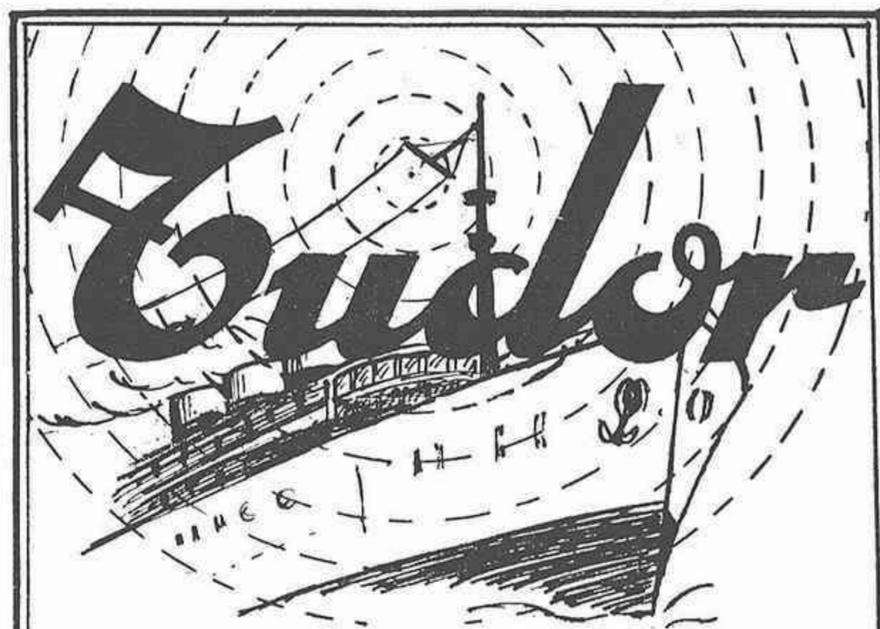
Ilmo. Sr.: A propuesta de la Dirección general de la Marina mercante,

Este Ministerio ha resuelto que los buques de tonelaje inferior o igual a 700 toneladas, con una potencia de máquinas mayor de 25 hasta 40 HP., nominales, cuando realicen travesías mayores de 150 millas deberán llevar como personal técnico de máquinas tres Fogoneros habilitados o tres primeros Mecánicos, según que el medio de propulsión sea a vapor o motor.

Madrid, 11 Abril de 1936.

CONDONANDO LAS MULTAS Y SANCIONES IMPUESTAS POR LAS AUTORIDADES MARÍ- TIMAS A LOS INFRAC- TORES DE LOS REGLA- MENTOS DE PESCA Y POLICÍA DE PUERTOS

Para conmemorar el 5º aniversario de la proclamación de la República, y habida



BATERIAS ESPECIALES PARA TELE-
GRAFIA Y TELEFONIA
EN LOS BARCOS, ASI
COMO PARA SEÑALES
MARITIMAS

FABRICAS EN ZARAGOZA Y MADRID

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

MADRID

DELEGACION EN BILBAO
BERTENDONA, 4-TELEFONO 11621

cuenta de la angustiosa situación porque atraviesan los pescadores de nuestro litoral, debida principalmente al poco rendimiento de sus faenas a causa de los frecuentes temporales que durante el pasado invierno azotaron nuestras costas, lo que les impide hacer efectivas las sanciones que les fueron impuestas por faltas a los Reglamentos de pesca, de acuerdo con el Consejo de Ministros y a propuesta del de Comunicaciones y Marina mercante,

Vengo en decretar lo siguiente:

Se condonan las multas y demás sanciones que las Autoridades marítimas hayan impuesto en vía gubernativa a los intractores de los Reglamentos de pesca y policía de los puertos, quedando, asimismo, sin efecto los expedientes instruidos por los indicados motivos, cualquiera que sea el estado en que los procedimientos se encuentren.

Madrid, 17 de abril de 1936.

TRATADO DE COMERCIO Y NAVEGACIÓN ENTRE ESPAÑA Y LOS PAÍSES BAJOS, FIRMADO EN MADRID EL 16 DE JUNIO 1934, CON PROTOCOLO ADICIONAL Y ARREGLO COMPLEMENTARIO

El Tratado indicado puesto en vigor con carácter provisional por el Decreto de 20 de Diciembre de 1934 («Gaceta» del 21), determina en su artículo 23 que habrá de entrar en vigor un mes después del canje de las ratificaciones y continuará siendo obligatorio durante un año, a partir del día de su entrada en vigor, con tácita renovación por un período igual cada vez, mientras no sea denunciado por una de las Altas Partes contratantes, al menos tres meses antes del vencimiento.

El canje de los respectivos Instrumentos de ratificación, que comprende todos los textos men-

cionados en el título, ha tenido efecto en El Haya el 28 de Marzo del año corriente.

Madrid, 22 de Abril de 1936.

ORDEN AMPLIANDO Y RECTIFICANDO LA DE 29 DE MAYO DE 1935 SOBRE APROVISIONAMIENTO DE CARBONES A BUQUES PESQUEROS

Este Ministerio ha acordado:

1.^a Que, como modificación de la Orden de este Departamento de 29 de mayo de 1935, se entienda que los abastecimientos de carbones a pesqueros en los Depósitos de la clase D), que, con arreglo a la misma, se efectúan por medio de papeletas talonarias selladas por la Aduana, se podrán agrupar en una sola factura, que habrán de formalizar en las primeras tres horas de oficina del día siguiente, todos aquellos que no rebasen la cantidad de 5.000 kilogramos; y que los que excedan de dicha cantidad habrán de formalizarse también en el mismo plazo, en facturas aparte, una para cada aprovisionamiento.

En dichas facturas se harán constar en uno y otro caso los números que correspondan de las papeletas del talonario que sella la Aduana y la circunstancia de que los buques pesqueros a que se refieren tienen la oportuna autorización de la Autoridad de Marina para dedicarse a la pesca de altura.

2.^a Que los concesionarios que no presenten en la Aduana las correspondientes facturas en el plazo que se fija en la mencionada Orden ministerial, siempre que se justifique que los abastecimientos no comunicados se hicieron a pesqueros de altura, incurrirán en la penalidad que se consigna en el caso 12 del artículo 341 de las Ordenanzas de Aduanas.

Madrid, 15 de abril de 1936.

Revista "MARINA Y CARBÓN"

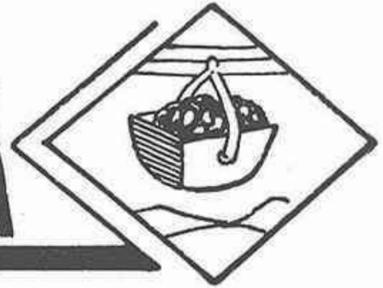
Apartado 232 - Teléfono 2183 - GIJÓN - Redacción y Administración: M. de San Esteban, 11

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.		
		Cuarto plana... 20 id.		
Cubierta interior...	{	Plana completa. 50 ptas.		Descuentos. { Contratos por un semestre . 10 0/0 Contratos por un año 25 0/0
		Media plana 30 id.		
		Cuarto plana. .. 15 id.		
Demás hojas.....	{	Plana completa. 40 ptas.		Los anuncios en texto no tienen descuento.
		Media plana 22 id.		
		Cuarto plana... 12 id.		
				Suscripción por un año a la Revista... 25 ptas.
				Id. por un semestre 13 id.
				Los anunciantes recibirán la Revista gratis.



LEGISLACIÓN MINERA



DISPONIENDO QUE LA SECRETARÍA
GENERAL DE LOS SERVICIOS DE MI-
NAS AGRUPE Y CONTENGA LAS TRES
SECCIONES QUE SE DETALLAN :: ::

Este Ministerio ha tenido a bien disponer lo siguiente:

1.º La Secretaría general de los Servicios de Minas agrupa y contiene las tres Secciones siguientes:

a) Minas e Industrias Metalúrgicas; b) Estudios Geológicos y c), Combustibles.

2.º El Secretario General de los Servicios de Minas será asesor permanente de la Superioridad en todos los asuntos de los servicios de Minas y Combustibles.

3.º El Secretario General de Minas deberá someter con su informe a la Superioridad, los asuntos, nociones, propuestas, etc., que se dirijan a las Autoridades Superiores o necesiten la aprobación de ellas y que procedan de los Centros, Dependencias y Organismos Oficiales del Ramo de Minas. A este objeto despachará con el Subsecretario de Industria y Comercio los asuntos que procedan de dichos Servicios, consignando previamente su parecer en los expedientes presentados al acuerdo superior y cuidando de que en ellos no se haya omitido ningún trámite ni informe preceptivo. Cuidará de que sean despachados ordinariamente y dentro de los plazos pertinentes los asuntos de Minas, resolviendo las dudas y consultas que hagan los Jefes, y velando para que en dichos Servicios se cumplan las disposiciones legales pertinentes y a este fin hará las comunicaciones que procedan con las prevenciones oportunas en cada caso.

4.º Trasladará o comunicará las resoluciones que recaigan en los expedientes emanados de los Servicios de Minas, con excepción de los dirigidos a las Autoridades Superiores, proponiendo el envío de dichos expedientes donde proceda, en los casos de recurso. Autorizará con su visto bueno las certificaciones que deban expedir los Jefes de Sección y rubricará los documentos que deba someter a la firma superior y sus minutas.

5.º El Secretario General de Minas, coordinará y unificará la acción de los distintos servi-

cios, cuidando de la distribución de funciones del personal administrativo asignado a los mismos y velando por la disciplina necesaria para el cumplimiento de dichos servicios. Previa autorización de la Subsecretaría, realizará cuantas visitas juzgue oportunas en todos los servicios de Minas adscritos a aquélla, tanto Centrales como provinciales, dando cuenta en todo caso del resultado de las mismas y proponiendo lo que proceda a la Superioridad.

6.º Substituirá al Subsecretario en cuantas funciones relacionadas con el Servicio de Minas tenga a bien delegarle, salvo aquellas que desempeñe la Subsecretaría por delegación del Ministro y las que el Subsecretario hubiere delegado o delegue en otra persona.

7.º Por su cargo le corresponderá ser Vicepresidente de los Organismos Oficiales del Ramo de Minas, en los que corresponda la presidencia al Subsecretario. En los Organismos que tengan ya Vicepresidencia, ésta se desdoblará en dos Vicepresidentes. Será Vicepresidente primero el Secretario General de Minas y Vicepresidente segundo la persona que ocupara aquella con anterioridad. Para la ejecución de lo determinado en este apartado se dictarán en cada caso las disposiciones oportunas.

Madrid, 17 de abril de 1936.

AUTORIZANDO AL MINISTRO DE MA-
RINA PARA ADQUIRIR 11.000 TONS.
DE CARBON NACIONAL, CLASE A,
CON DESTINO A LA MARINA :: ::

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

Vengo en autorizar al primero para que, como caso comprendido en el punto segundo del artículo 55 de la ley de Contabilidad y Administración de la Hacienda pública, adquiera por gestión directa de la Federación de Sindicatos Carboneros, once mil toneladas de carbón nacional clase «A», con destino a las necesidades de la Marina.

Madrid, 25 de Abril de 1936.

EL 21-83 ES EL NUMERO DE NUESTRO TELÉFONO

INFORMACIÓN PARA MINAS

DISTRITO MINERO DE OVIEDO

MINAS

Expediente de la mina declarado sin curso y fenecido para su demarcación, sito en el concejo de Langreo.

23.650, «Demasía a Victoria», hulla, de don Máximo Rodríguez González, en Serrapio.—(Boletín Oficial 20 abril).

SOLICITUD DE REGISTRO

D. Francisco Alba Alvarez, vecino de Lieres (Siero), ha presentado solicitud de registro de dieciseis hectáreas de la mina de hulla que se conocerá con el nombre de «Enrique», sita en el concejo de Piloña.

Verifica su designación en la forma siguiente:

Solicito el registro de la mina de hulla nombrada «Superior», número 6.285, de dieciseis hectáreas, cuyo terreno franco fué publicado en el «Boletín Oficial» número 67, correspondiente al día 20 de marzo de 1936.

Fué admitido este registro con el n.º 23.895. (B. O. 23 de Abril de 1936).

* *

D. Francisco Alba Alvarez, vecino de Lieres (Siero), ha presentado solicitud de registro de veinte hectáreas de la mina de hulla que se conocerá con el nombre de «Gonzalo», sita en el concejo de Sobrescobio.

Verifica su designación en la forma siguiente:

Solicito el registro de la mina de hulla nombrada «Once», número 8.080, de veinte hectáreas, cuyo terreno franco fué publicado en el «Bo-

letín Oficial» número 67, correspondiente día 20 de marzo de 1936.

Fué admitido este registro con el n.º 23.894. (B. O. 25 de Abril de 1936).

* *

D. Francisco Alba Alvarez, vecino de Lieres (Siero), ha presentado solicitud de registro de veinte hectáreas de la mina de hulla que se conocerá con el nombre de «Evaristo», sita en el concejo de Sobrescobio.

Verifica su designación en la forma siguiente:

Solicito el registro de la mina de hulla nombrada «Doce», número 8.090, de veinte hectáreas, cuyo terreno fué publicado en el «Boletín Oficial» número 67, correspondiente al día 20 de marzo de 1936.

Fué admitido este registro con el núm. 23.893. (B. O. 27 de abril de 1936).

RESTABLECIENDO DERECHOS

DE PROPIEDAD : : :: ::

Don Manuel Alonso Alvarez, ha solicitado la rehabilitación de la concesión minera llamada «Concepción», de hulla, sita en Aller, señalada con los números 6.390 de carpeta y 23.324 de expediente, caducada por ministerio de la ley de 31 de diciembre de 1935.

Vistas las causas que motivaron su caducidad y demostrada la falta de intención para eludir el pago del impuesto, sin que haya perjuicio para el Tesoro, ni para tercera persona,

Procede proponer la anulación de caducidad a que se refiere el expediente, rehabilitando, en su virtud, la concesión de la mina citada, restableciendo el derecho de propiedad de la misma a favor de D. Manuel Alonso Alvarez.

(B. O. 27 de Abril de 1936).

TUBOS DE HIERRO Y ACERO

SOLDADOS Y SIN SOLDADURA

DE TODAS CLASES Y PARA CUALQUIERA APLICACIÓN

TUBERIAS Y SERPENTINES, SEGUN PLANOS

ACCESORIOS MALEABLES, MARCA B. S. I. G.

ROBINETERÍA PARA VAPOR, AGUA Y GAS - HERRAMIENTAS PARA

TUBOS - MANÓMETROS - TERMÓMETROS - PIRÓMETROS, ETCÉTERA

COMPañIA GENERAL DE TUBOS (S. A.)

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

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

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

S. A. Depósito de Carbones de Tenerife

— GIJÓN —

CARBONES

Consignatarios :-: Fletamentos

Agencia de las Compañías Hamburguesas

(Servicio directo a CUBA y MEXICO)

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

HISPANO RADIO MARITIMA

Alcalá, 16 - MADRID

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

Aparatos automáticos de alarma de los mismos sistemas

SONDAS ULTRASONORAS LANGEVIN FLORISSON

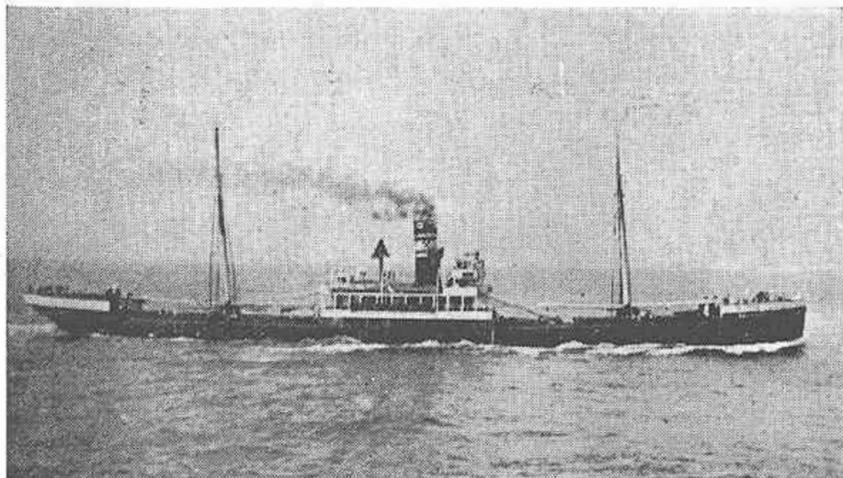
Esta Compañía tiene a su cargo las estaciones de la casi totalidad de los buques españoles de pasaje, carga y pesca, y posee la exclusiva en España para la explotación de dichos aparatos

Pídanse detalles y presupuestos a

HISPANO RADIO MARÍTIMA, MADRID - Alcalá, 16

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

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



JOAQUIN VELASCO

LANGREO, 2

— GIJÓN —

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

VAPORES:



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

DOMINGO MUMBRÚ

NAVIERO - CONSGNATARO DE BUQUES - FLETAMENTOS
BARCELONA

Telegramas } DOBRÚ
Telefonemas }

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

VICENTE LLORET BUFORN

SUCESOR DE
VICENTE LLORET MARTINEZ

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

Villajoyosa (Alicante)

CALADEROS DE PESCA

SEGUNDA EDICIÓN

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

Planos especiales nuevos para el bonito a 35 pesetas

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

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

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

iii 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 Argun, Canarias, Terceras. Todos los conocidos con datos rigurosamente inéditos.

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

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

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

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

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

SENABRE

CORDELERÍA Y REDES
VAPORES PESQUEROS

VILLAJOYOSA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

TELÉFONOS:

CADIZ: Plocía, 13.

N.º 2734

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

N.º 2724

VILLAJOYOSA (Casa Central).

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

JOSE MARIA CANDINA

EN SUCESIÓN

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

Dirección telegráfica: **CANDINA**

TELÉFONO N.º 11.721
APARTADO N.º 520

Campa de Albia, 1

BILBAO

COMPañIA EUSKALDUNA

DE CONSTRUCCION Y REPARACION DE BUQUES

BILBAO

ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE CONSTRUCCIONES NAVALES

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

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

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

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

Dirección postal, Apartado 13 - Bilbao

Dirección telegráfica, Euskalduna - Bilbao

SOCIEDAD INDUSTRIAL ASTURIANA

FABRICAS DE MOREDA Y GIJON

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

Espino artificial, puntas de paris, hoja de lata

Para la correspondencia y pedidos dirigirse al Director de las

Fábricas de MOREDA y GIJON. - GIJON (Asturias)

Apartado 26 :: Telegramas: Moreda y Gijón

Fábrica de Metales de Lugones

ALAMBRE de cobre electrolítico de todos los diámetros

Id. de bronce silencioso » » » »

Id. de latón » » » »

BARRAS de cobre de todos los diámetros

Id. de latón » » » »

CHAPAS de latón de todas dimensiones

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

Minas de Carbón en Aller (Moreda)

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

Minas de Hierro en Belmonte

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

Telegramas y Telefonemas: TARTIERE

Gumersindo Junquera

GIJÓN - MUSEL

Armador - Consignatario de Buques
Carbones - Fletamentos



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.

ÁNGEL 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 } ANGEALVAREZ 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

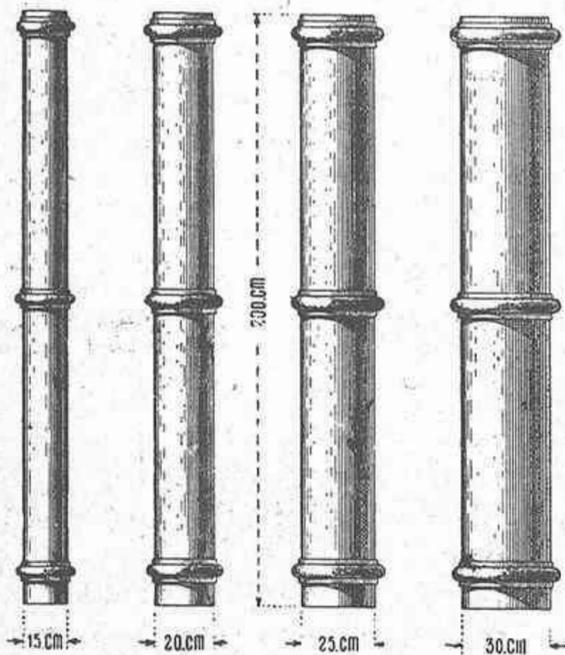
TALLERES DE G. RIERA

— 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.

□□ Tubos de ventilación de Minas □□



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

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

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

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

Se facilitan codos con arreglo a croquis.

Pídanse precios a

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

GASCUE Y CRUZ

San Sebastián y Pasajes

Consignatarios

Carbones

Fletamentos

AGENTES COMERCIALES

DE LA

Sdad. Metalúrgica Duro-Felguera

Dirección Telegráfica y Telefónica:

GASCUECRUZ

Teléfono... 10.435.— San Sebastián

» ... 5.149.— Pasajes

Jesús García Castillo

**Armador y Consig-
nario de buques**



Fletamentos



Agente de la Compañía
Naviera

SOTA y AZNAR

Telegráficas: JESUSGARCIA

Teléfono 2484

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

ANTONIO SUARDIAZ VALDÉS

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

Servicio de cabotaje entre puertos del Cantábrico

FLOTA

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

Viuda de Antonio López de Haro

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

Agente de:

Cía. Naviera SOTA y AZNAR, de Bilbao.

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

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

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

(Servicio regular entre los puertos del Golfo y España)

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

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

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

GIJÓN

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-1.^o

Apartado 71 - Teléfono 18-00

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

Fábrica en

LUCHANA - ERANDIO

(Bilbao)

MARCA REGISTRADA



HOLZAPFEL

Unicos agentes y fabricantes

en España de las afamadas

Pinturas "HOLZAPFEL"

LAS MEJORES DEL MUNDO Y LAS DE MAYOR CONSUMO MUNDIAL

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

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

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

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

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

«FUNNEL PAINT». — Pintura ignífuga para chimeneas.

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

«DANBOLINA», «LAGOLINE», Esmalte «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 «ODICO» (preciosos colores permanentes), Esmaltes y Barnices «INTERLAC» a la nitrocelulosa y demás productos nitrocelulósicos, «INTERPAST» A. y B.

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

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

SON, POR LO TANTO, LAS MÁS BARATAS.

Oficinas:
Ibáñez de Bilbao, 8
BILBAO

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

Agente en Gijón: T. Basterrechea — Id. en Oviedo: Paulino G. González