



AÑO IV

GIJON 1.º DE JUNIO DE 1933

NÚM. 63

**Hijos de
CASIMIRO VELASCO**

Telegramas y Telefonemas: CASIMIRO

Apartado núm. 67



Teléfono 32-00

GIJON

Agentes de las líneas de navegación:

NORDDEUTSCHER LLOYD

LLOYD ROYAL BELGE

DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT «NEPTUN»

Wm. H. MULLER & C.º

THE ISAACS LINE

GANS STEAMSHIP LINE

CORRESPONSALES DE LA AMERICAN EXPRESS C.º

AGENCIA DE ADAUNAS

Cargas, descargas, gabarajes y transportes y reexpediciones a los principales puertos de
Europa y América con conocimiento directo



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

Depósitos flotantes y terrestres 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

José Pérez Fernández

CARBONES CARDIFF Y DE ASTURIAS. SAL
CONSIGNACIONES Y FLETAMENTOS
EXPORTACIÓN DE PUNTAL DE PINO PARA MINAS
SEGUROS MARÍTIMOS
COMISARÍA DE AVERÍAS

Teléfono núm. 39

Apartado núm. 20

Telefonemas: PEREZ FERNANDEZ

Vilagarcía de Arosa

Telegramas: PEFERNANDEZ

(PONTEVEDRA)

RAMON MOLINA RODRIGUEZ

LA CORUÑA

Agencia de Aduanas - Comisiones
Consignaciones - Tránsitos - Seguros

Teléfono 2.615

Telegramas: NALIMOR

Códigos { A. B. C., 5.^a Edición
A. B. C., 6.^a »

Feijóo, 4

CORDELERIAS REUNIDAS, S.A.

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

MADRID

Dirección telegráfica:
C O R E S A

Nuestras especialidades para la pesca:

MALLETAS ABACA :-: MALLETAS ALAMBRADAS
RETENIDAS :-: ARRIZANES :-: CORDELERÍA 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.

ELECTRO - SOLDADORA ASTURIANA

Director: D. PEDRO SABANDO

SOLDADURA ELÉCTRICA

Realizamos rápida y económicamente las más difíciles reparaciones de todas las clases de piezas de maquinaria en hierro y acero, calderas marinas y terrestres, etcétera.

Tren flotante :: Lancha "Electra" :: Tren terrestre transportable

Oficinas: Covadonga, 24, bajo :: Teléfono 17-43 :: Dirección telegráfica: Jaenieke

G I J Ó N

Acha y Arregui

CONSIGNATARIOS DE BUQUES
AGENTES DE ADUANA

Agentes de VAPORES COSTEROS S. A. Bilbao

Dirección telegráfica: ACHARREGUI

Teléfonos: 15.081 y 15.949

Plaza de Uribitarte, 5 **BILBAO**

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

JOSÉ FERNÁNDEZ RUIZ

ARMADOR Y CONSIGNATARIO DE BUQUES
GIJON-MUSEL

Vapores de Pesca - Fletamentos - Seguros

AGENTE DE
VAPORES COSTEROS, S. A.
BILBAO

D/S A/S SPANSKELINJEN
FRED OLSEN & C.º
OSLO

ITALIA
(Flotas reunidas)
COSULICH - LLOYD SABAUDO - NAVIGAZIONE GENERALE
GÉNOVA

Direcciones.. { CORREO: APARTADO N.º 4
TELEGRAMAS-TELEFONEMAS: RUIZ
TELEFONO N.º 20-36

Oficinas: Melquiades Alvarez, 4 - GIJON

ARTAZA Y COMPAÑIA

Carbones de todas clases, nacionales y extranjeros

Agencia de la «Compañía Adriática de Seguros»

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

Armadores de Buques

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

Consignatarios de buques y mercancías

Agencia de Aduana

Vapores de pesca

Vapor "Bonantza"
Vapor "Beduria" Vapor "Urola"
» "Txirista" » "Ereka"

Telegramas y Telefonemas: **ARTAZA**

Teléfonos { Oficina 5025
» 5259
Almacén pinturas 5157
» carbón . 5250
Domicilio 5115

Oficinas: Cuarta Vía, 6

Pasajes (Guipúzcoa)

LIQUIDADOR DE AVERÍAS
LUIS HERMIDA HIGUERAS

≡ CONSULTOR MARÍTIMO ≡

MANUEL CORTINA, 10
≡ MADRID ≡

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: SAIREVA
TELÉFONO 35.577 ≡

Joaquín Davila y Comp.^a

≡ VIGO ≡

**Consignatarios de Buques
Carbones-Seguros**

Telegramas: DAVILA - Teléfono 1.228 - Apartado 80

ANTONIO T. VEGA

≡ G I J O N ≡

**Consignación y fletamento de buques
Seguros marítimos**

Suministro de carboneras en todos los puertos

Corredor para la compra-venta de buques

Agentes en todos los puertos

~~~~~  
DIRECCIONES

*Postal: Apartado 34 ♦ Telegráfica: Vega ♦ Teléfono 19-00*



|                                          |                            |         |
|------------------------------------------|----------------------------|---------|
| AÑO IV                                   | GIJON 1.º DE JUNIO DE 1933 | NÚM. 63 |
| REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232 |                            |         |

## EL PROBLEMA HULLERO

# URGE SE ACTIVE LA SOLUCIÓN

Los tres meses que el Gobierno indicó precisaba para estudiar con detenimiento el problema hullero de nuestra región, prometiendo dar en este plazo una solución que orientase a dicha industria hacia una normalidad, están tocando a su fin sin que nada se haya realizado a tal objeto.

En un principio, a raíz de solucionada la huelga minera que tuvo en paro las explotaciones durante un mes, se observó alguna mayor actividad en la salida de carbones, escaseando los granos y mermando, aunque no lo suficiente, los «stocks» de menudos. Pero esta actividad ha sido momentánea, durando únicamente el tiempo que precisaron los consumidores para reponer sus depósitos carentes de existencias, como consecuencia de la inactividad habida en el plazo que duró el conflicto obrero, y hoy es el día en que nos encontramos tan mal como antes, observando, con gran sobresalto, cómo las plazas de las minas vuelven a abarrotarse de carbón, adquiriendo las

existencias allí paralizadas volúmenes que llevan camino de representar proporciones aterradoras. Y todo esto a pesar de haberse determinado la reducción de 400.000 tons. de extracción anual, pretendiendo de este modo acoplar la producción hullera con las necesidades que demanda el mercado actual.

Ya dijimos entonces — a raíz de solucionarse la huelga — que el problema seguía en pie y lo volvemos a repetir ahora con más rotunda afirmación, al ver el estado presente de la industria. Nada se resolvió con el paro de un mes, ni nada — que sepamos — se ha hecho en estos tres meses, tiempo que se tomó para dejar resuelto un asunto como este, de tan vital importancia, no sólo para Asturias, sino para la nación entera. Además, es muy posible que las minas se hallen en inferiores condiciones que antes, ya que no es de creer que su estado económico haya mejorado lo más mínimo, sino todo lo contrario, que fuesen de quebranto estos tres últimos meses; y por

otra parte, el reciente aumento en los precios del carbón, elevándolos en 1,25 pesetas más por tonelada, con motivo de la nueva ley de accidentes, aleja cada vez más la posibilidad de que se pueda competir con el combustible exótico, que, cada día que pasa, presenta mayor lucha; ayudado por el apoyo que cada país productor presta a sus carbones para facilitar la exportación.

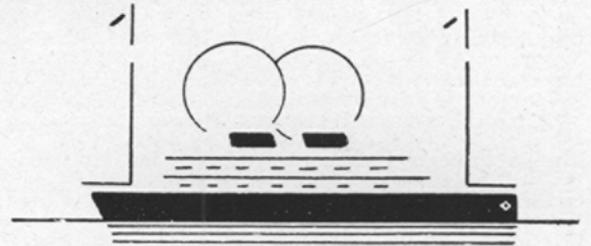
El problema hullero no permite demora en su arreglo, y a medida que transcurre el tiempo se agrava a pasos agigantados. Es preciso hallar una solución inmediata. ¿Por qué han pasado estos tres meses sin que se haya estudiado la fórmula que salve a esta industria del profundo caos económico en que se encuentra? Y no han sido sólo los tres meses los que se han perdido, sino que desde hace bastante tiempo, cuando la crisis comenzó a manifestarse, fué cuando se debieron tomar medidas encaminadas a poner remedio al difícil estado a que tan palpablemente se veía caminaba nuestra riqueza hullera, pues no faltó quienes dieran la voz de alarma.

Pero no hablemos ya de lo que no tiene remedio. Ahora se encuentra en Asturias una Comisión interministerial formada con representantes patronales, obreros y técnicos, y dadas las personas que componen la misma,

es de esperar que realicen una labor a fondo, encontrando una fórmula radical para que la industria hullera vuelva a tener no tardando el auge de otros tiempos. Este es, entre otros, uno de los temas que tiene la Comisión propósito de estudiar y en los que pondrá antes que nada, manos a la obra, por la urgencia que requiere el caso.

Confiemos, pues, en la labor que realice dicha Comisión, y aguardemos la solución que ésta dé para resolver el problema hullero que desde hace ya tiempo soportan nuestras minas. Pero que tal solución sea para llevarla a efecto inmediatamente, ya que bastante se ha esperado, y más treguas serían de efectos tan contraproducentes, que cuando quisiera hacerse algo provechoso sería todo inútil.

Aguardemos ahora otro nuevo plazo sin que nos abandone el optimismo, tan necesario para tener el valor de contemplar a esta riqueza próxima a sumirse en una inminente ruina.



## ANTONIO SUARDIAZ VALDES

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

*Servicio de cabotaje entre puertos del Cantábrico*

### FLOTA

|                        |             |  |                          |           |
|------------------------|-------------|--|--------------------------|-----------|
| Vapor "Villamanrique". | 2.200 Tons. |  | Motonave "M. Benlliure"  | 152 Tons. |
| Motonave "Cervantes".  | 240 —       |  | — "Capricho".....        | 135 —     |
| — "Zuloaga".....       | 240 —       |  | Vapor.... "Melchuca".... | 120 —     |
| — "Goya".....          | 155 —       |  |                          |           |



# MERCADO DE FLETES



La segunda quincena de mayo transcurrió dentro de una casi completa quietud para este mercado, no habiéndose realizado apenas operaciones de fletamento, puesto que la mayoría de los buques que efectuaron embarques son propiedad de empresas mineras o almacenistas de carbón.

Hay, por lo tanto, abundancia de tonelaje disponible en todo momento y que se ofrece con insistencia, admitiendo los fletes que se cotizan, los cuales son por cierto sumamente bajos, no dando lugar a que pueda haber la esperanza de que lleguen a producir alguna utilidad, a pesar de haber mejorado los turnos y obtenerse ahora despachos bastante rápidos.

La escasez de demanda alcanza hasta a los barcos de pequeño porte por la carencia de órdenes que incluso existe, para los puertos del Cantábrico y que es más intensa para el

Sur y Mediterráneo, para tonelajes de alguna importancia.

Esta situación anormal es hasta cierto punto aprovechada por los fletadores para conseguir buques a tipos verdaderamente irrisorios, que algunos armadores toman en consideración con el solo fin de dar entretenimiento a sus barcos y sin reparar en las pérdidas que tendrán que sufrir al liquidar el viaje, así como los enormes perjuicios que originan al mercado de fletes, visto bajo el aspecto naviero, pues cada día se hace más difícil la explotación de los buques por la falta de una verdadera solidaridad de los interesados para rechazar proposiciones ruinosas, como son las que actualmente circulan.

De persistir este estado, que es lo más posible continúe hasta el otoño, irremisiblemente habrán de registrarse bastantes amarres de buques.

## ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

### GIJÓN a

|                     |      |           |             |         |
|---------------------|------|-----------|-------------|---------|
| San Sebastián . . . | —Vp. | 400 ts.   | Ptas. 13,35 | Langreo |
| Id. . . . .         | »    | 470 ts.   | » 11,—      | íd.     |
| Zumaya . . . . .    | »    | 230 ts.   | » 12,75     | íd.     |
| Bermeo . . . . .    | »    | 200 ts.   | » 12,50     | íd.     |
| Bilbao . . . . .    | »    | 1.000 ts. | » 7,—       | Norte   |
| Id. . . . .         | »    | 800 ts.   | » 7,—       | íd.     |
| Id. . . . .         | »    | 230 ts.   | » 10,—      | íd.     |
| Id. . . . .         | »    | 180 ts.   | » 10,50     | Langreo |
| Santander . . . . . | »    | 1.500 ts. | » 7,—       | Norte.  |
| Id. . . . .         | »    | 800 ts.   | » 7,—       | íd.     |
| Id. . . . .         | »    | 250 ts.   | » 10,—      | Langreo |
| Vigo . . . . .      | »    | 700 ts.   | » 12,—      | Norte.  |

|                     |      |           |             |         |
|---------------------|------|-----------|-------------|---------|
| Cádiz . . . . .     | —Vp. | 900 ts.   | Ptas. 14,50 | Norte   |
| Id. . . . .         | »    | 500 ts.   | » 15,—      | íd.     |
| Valencia . . . . .  | »    | 2.000 ts. | » 14,—      | Langreo |
| Barcelona . . . . . | »    | 5.000 ts. | » 13,75     | íd.     |

### PRAVIA a

|                  |      |           |            |
|------------------|------|-----------|------------|
| Bilbao . . . . . | —Vp. | 1.000 ts. | Ptas. 7,50 |
|------------------|------|-----------|------------|

### RETORNOS:

|                           |      |                   |           |
|---------------------------|------|-------------------|-----------|
| Bilbao-Pravia . . .       | —Vp. | 1.000 ts. mineral | Ptas. 7,— |
| Torreveja-Ribadesella . . | »    | 1.000 ts. sal     | » 13,50   |
| Torreveja-Avilés . . .    | »    | 800 ts.           | » 10,—    |
| Cádiz-Carriño . . . . .   | »    | 500 ts.           | » 16,—    |
| Cabo Gata-Ribadeo . .     | »    | 1.000 ts.         | » 13,—    |

# GUMERSINDO JUNQUERA

## GIJON - MUSEL

Armador - Consignatario de Buques  
Carbones - Fletamentos



### VAPORES

TELÉFONO 17-00

APARTADO 176

|                      |             |
|----------------------|-------------|
| LUIS ADARO.....      | 3 400 Tons. |
| MARIA ADARO.....     | 3.650 »     |
| GUMERSINDO JUNQUERA. | 5.800 »     |
| MARUJA Y AURORA..... | 6 850 »     |

TELEGRAMAS:

**JUNSECA**

**GIJON**

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



## 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 Viz-  
caya, de S. A. Fábrica de Mieres, de  
S. A. Vapores Costeros, de Ibarra  
y Compañía, de Compañía Trasmé-  
diterránea, de Isaac's Line y de la  
Compañía Neptunia.

FLOTA: Vapor «Genoveva F.» 2.500 tons.  
» «Monehu» 2.300 »  
» «Bodon», de 1.000 »  
» «Villa Selgas» 600 »

TELÉFONO núm. 20

Dirección Telegráfica y Telefónica: FIERROS  
SAN ESTEBAN DE PRAVIA

## TALLERES DEL ASTILLERO

SOCIEDAD ANÓNIMA

ASTILLERO (Santander)

MATERIAL PARA FERROCARRILES

Vagones, puentes, grúas, cambios y cru-  
zamientos de vías, material  
para señales, etc.

### DIQUE SECO

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE BUQUES

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES DE

MÁQUINAS, CALDERAS, ETC.

MAQUINARIA Y MATERIAL PARA OBRAS

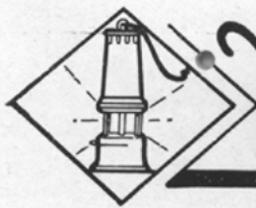
PÚBLICAS Y PUERTOS

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: TALLERES

DIRECCIÓN POSTAL: APARTADO N.º 10

ASTILLERO (SANTANDER)

TELÉFONO NÚM. 20



# MERCADO DE CARBONES



El aspecto que presenta este mercado al terminar el mes en nada difiere de la impresión reseñada en la primera quincena del mismo, no siendo el haber un mayor pesimismo en lo que se refiere a una posible reacción, ya que de momento no se vislumbra ningún punto que pueda reanimarlo, dando más activa salida a los carbones, que a pesar de la reducción llevada a efecto en las explotaciones hulleras, no sólo no se ha remediado la situación crítica, como se esperaba con tal medida, sino que las existencias de menudos vuelven a aumentar considerablemente y hasta los granos, que hace pocas semanas escaseaban, son servidos con normalidad.

La demanda actual es muy reducida, debido a que las principales industrias consumidoras no se ven libres de la aguda crisis que hace tiempo pesa sobre ellas, y en cuanto a otros sectores influye ya la época del año en que nos encontramos mermando los pedidos que suelen hacerse durante los meses de invierno.

El malestar vuelve a sentirse nuevamente en la cuenca hullera, donde algunas minas;

por carecer de pedidos, se verán obligadas a reducir sus labores, en bastantes casos, hasta tres días por semana, y así lo anuncia la prensa diaria en informaciones de la cuenca hullera que a tal efecto publica.

Los turnos para el embarque de carbones son bastante flojos y el reducido número de buques sometidos a los mismos obtiene despachos relativamente rápidos, que oscilan en un promedio de una semana de espera. Las cifras cargadas en la segunda decena de mayo por estos puertos han mejorado, consiguiéndose por Musel-Gijón y San Esteban de Pravia 52.452 y 23.768 tons., respectivamente y 15.916 por Avilés.

En cuanto a los precios oficiales que continúan rigiendo para las industrias obligadas, son los siguientes:

|                    | Sobre vagón | Franco bordo |
|--------------------|-------------|--------------|
| Cribado y galleta  | 49,50 ptas. | 57,00 ptas.  |
| Granza . . . . .   | 40,50 »     | 48,00 »      |
| Menudo . . . . .   | 35,00 »     | 43,40 »      |
| Briqueta . . . . . | 55,00 »     | 61,25 »      |

## FEDERACION DE SINDICATOS CARBONEROS DE ESPAÑA

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

**Oficina central: Alcalá, 31 - Teléfono 11948 - Madrid**

Dirección tele { gráfica } FEDERACIÓN  
                          { fónica }

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

Teléfono 1524 :: Dirección telegráfica y telefónica: SINDULLERO

## EL COMERCIO BRITANICO EN ESPAÑA

En un informe sobre las condiciones económicas en España, presentado por el señor A. Adams, Secretario Comercial de la Embajada Británica en Madrid, se hacen algunas consideraciones sobre las oportunidades que existen para la expansión del comercio británico en la República.

El Sr. Adams observa que las posibilidades de esta expansión están limitadas por varios factores. Grandes sectores del comercio de materias primas, por ejemplo, están excluidos de toda posibilidad de competencia, como el algodón, la madera de construcción, etc. Hay también para el Reino Unido la desventaja que supone la ausencia en España de organizaciones de venta bien dotadas para la defensa de los intereses británicos. Otros competidores extranjeros, en muchos casos, han establecido estas facilidades. Como ejemplo de dificultades de otro orden podemos citar la favorable localización que supone una disminución en los gastos de embalaje y transporte.

«Además de la posibilidad — escribe el señor Adams — de que las mercancías británicas reemplacen a los artículos similares actualmente importados de otros países, existen perspectivas casi inexploradas en los productos que empiezan a fabricarse con materiales nuevos o que implican nuevas aplicaciones de materiales ya en uso. Una de las direcciones en que esto se manifiesta es en el uso de la bakelita y otras sustancias moldeadas para la fabricación de artículos de papelería y tocador, utensilios para tomar el té y diversos objetos de fantasía en que dichas sustancias moldeadas susceptibles de un bello colorido y de un fino pulimento para objetos de uso corriente, puede llegar a tener una gran extensión y no hay razón alguna para que el Reino Unido no tenga su

parte en esta importante rama del comercio.

Otra dirección (en la que los Estados Unidos parecen haberse adelantado) es en la utilización del papel y la cartulina para cubrir los entarimados. Es claro que un material como el papel no puede ser tan duradero como el yute o el corcho para el citado uso, pero, en cambio, tiene un precio muy inferior y es tan decorativo como cualquier otro, pudiendo renovarse con mayor frecuencia.

Una tercera perspectiva de grandes posibilidades en los últimos años es la sustitución del ladrillo y la piedra por el acero y el cemento para la construcción de edificios. Por lo que se refiere a España la competencia extranjera en cuanto a los cementos, es muy difícil, debido al impulso dado a la industria nacional de este producto durante el período de la Dictadura.

El uso de la seda artificial es también un rasgo muy acentuado de la industria manufacturera de los últimos años. En este aspecto las estadísticas españolas muestran que, a pesar de la disminución de las importaciones en los tres años últimos, la de la seda artificial apenas ha sido afectada.

El empleo del acero y otros metales para la fabricación de muebles apenas se ha extendido aún en el Reino Unido al menaje de oficinas; pero aún para el mobiliario doméstico, el uso del acero abre perspectivas insospechadas que han empezado a explorar ya las naciones del Centro de Europa, siendo ya bastante importante en España la importación de estos artículos.»

El informe del Sr. Adams se extiende en otras consideraciones, principalmente encaminadas a estimular a los industriales y comerciantes de su país en la explotación del mercado español.



# MERCADOS EXTRANJEROS

## FLETES

El interés en esta sección gira en torno del sector del Plata, donde predomina la demanda de tonelajes medios y para embarques inmediatos. Los grandes tonelajes son, en cambio, difíciles de colocar. En otras partes la demanda ha sido poca e irregular. Los cargadores de granos de Montreal han visto satisfechos sus requerimientos de tipos bajos, pero el comercio con Oriente presenta un ligero mejoramiento, pues apenas existe ya tonelaje disponible para los próximos dos meses.

El tráfico carbonero para el exterior ha estado deprimido, aunque las últimas cifras para el Mediterráneo volvieron a repetirse.

Donde la demanda ha sido firme es en la zona del Plata, para determinado tonelaje. Se ha fletado un buque de 6.200 tons. de Rosario para Reino Unido, Amberes y Hamburgo, a 16/6. Dos buques de 6.800 tons. cada uno, de Buenos Aires a Bergen y Stokolmo a 16/3; y para Reino Unido, El Havre y Hamburgo, a 14/9.

También ha habido cotizaciones desde Bahía Blanca, un buque de 9.000 tons. a razón de 13/ para los primeros puertos continentales, y otro de 7.000 tons. para Londres, Hull, Amberes, Rotterdam, a razón de 13/9.

En el sector norteamericano dan noticias de un buque inglés fletado de Montreal a Amberes y Rotterdam, a 4 ½ cents. por 100 1 b. No mejora la demanda para la carga general de los puertos del Golfo y debido al lamentable estado del mercado de artículos, los cargadores de azúcar de Indias Occidentales, se han retirado virtualmente.

En el mercado australiano, el comercio con el lejano Oriente, aunque estacionado, es de tono firme y se han pagado fletes tan mejorados como el de 19/ para el próximo julio en un cargamento de habas de Dairen a Rotterdam y Hamburgo.

## CARBONES

A primeros de la quincena parecía notarse en el mercado de Cardiff algún incremento en las actividades de embarque de carbones. La perspectiva era singularmente favorable por la importancia y volumen de los cargamentos que permitirían en la zona minera una adecuada distribución de las faenas. Sin embargo, no cabe regularizar los trabajos mientras aquella tendencia que se apunta no lleve camino de reducir los grandes «stocks» de bocamina. No han experimentado variación en las cotizaciones de los coques y aglomerados. Algunas clases de menudo siguen manteniéndose firmes.

El mercado de antracita de Swansea continúa moderadamente activo en las clases superiores. Para las clases de inferior calidad hay gran oferta a precios reducidos. Los carbones de vapor abundan en este mercado cotizándose más bien baratos.

No hay prácticamente grandes cambios en el sector del Mersey. Los menudos y granzas se sostienen firmes; los cribados y galletas por su abundancia se sirven prontamente.

Aún cuando los precios en Lancashire y norte de Gales son sumamente bajos, las operaciones son intermitentes porque aún resultan desfavorables comparados con los de otras procedencias.

En Newcastle los carbones de vapor y los Durham de primera clase se sostienen en una demanda moderada y se han venido cotizando con regularidad.

Las segundas clases de carbones del Tyne y los menudos de Blyth tienen demanda abundante y firme. Las calidades superiores del Tyne y gas son muy solicitadas, mientras que las inferiores tienen poca demanda.

En el sector de Glasgow las transacciones no son favorables ni abundantes, aunque algunas calidades de menor importancia mejoren ligeramente sus precios.

## LA MARINA MERCANTE ESPAÑOLA

Ciertos acontecimientos recientes parecen indicar que España, como muchos otros países marítimos, comienza a prestar atención al desarrollo de los buques de línea para carga y a los de marcha superior a 12 nudos, en lugar de preocuparse mucho de la renovación de su flota actual de barcos «tramp». También se observa una pronunciada tendencia a dar preferencia para la construcción de buques nuevos a los astilleros nacionales. Estas dos tendencias que, como decimos, son hoy comunes a bastantes países, parecen indicar: de una parte, que las perspectivas para los propietarios británicos de tonelaje «tramp» no son tan malas como parecen a primera vista, ya que esta clase de buques tiene, por ahora, y ha de tener, en lo sucesivo, una importante esfera de influencia en el tráfico de ultramar; y de otra parte, que el mercado para la reventa de tonelaje británico de dicho tipo está a punto de desaparecer.

A fines de septiembre de 1932 la flota española comprendía 197 buques de carga de una edad oscilante alrededor de los 22 años, con un tonelaje bruto de 648.754 y 1.019.837 tons. de peso muerto. Estas cifras se encontrarán desarrolladas en nuestras Tablas I y II, junto con los datos referentes a otras cinco naciones, entre ellas la Gran Bretaña. Se observará que del tonelaje español de carga, el 44,80 por 100 fué construído antes de la Guerra, mientras que el tonelaje británico de esa antigüedad es solo del 24,68 por 100; el 29,54 por 100 se construyó durante la Guerra, y el 25,66 por 100 en el período posterior a ella. Entre 1926 y 1932 solo cinco buques de pequeño tamaño fueron añadi-

dos a la flota española. De buques construídos en 1900 o antes, España poseía el 30 de septiembre 61 unidades con 173.847 tons. brutas, mientras que el Japón tenía 82 con 282.937 tons.; Italia 48 con 173.085 tons.; Grecia 52 con 165.048; Gran Bretaña 10 con 40.218, y los Estados Unidos 5 con 13.494.

(Debe advertirse que para el análisis que nos ocupa el buque de carga adoptado como tipo del «tramp» de altura es el de 2.000 toneladas brutas como mínimo, con una marcha algo inferior a 12 nudos hora. Todos los demás buques construídos para otra clase de servicios quedan excluídos de nuestro examen, aún cuando reúnan dichas condiciones. En cuanto al tamaño de estos buques de carga, los hemos dividido en cuatro clases: A, barcos de 5.000 tons. brutas o más; B, de 4.000 a 5.000; C, de 3.000 a 4.000, y D, de 2.000 a 3.000. Refiriéndonos más abajo a los tamaños, usaremos, pues, estas cuatro letras.)

## TIPOS DE BUQUES

A excepción de cuatro (uno del tamaño A, otro del C y dos del D) con un total de 14.318 tons. brutas y provistos de motores Diesel, los demás buques de carga españoles están provistos de maquinaria de vapor, tres de 13.288 tons. totales poseen también turbinas y los 190 restantes, con 621.148 toneladas, tienen máquinas de triple expansión. El tonelaje medio de estos buques es de 3.293 y 5.176 de peso muerto. La relación del peso muerto al tonelaje bruto es de 157,20 por 100. Los datos numéricos correspondientes para la flota británica de carga son los siguientes: 4.435 tons. brutas, 7.315 peso

ASTURIAS MARITIMA

TABLA I.—Tonelaje y edad de los buques españoles existentes en 30 de septiembre de 1932

| TIPOS  | HASTA 1905 |             | 1906-1910 |             | 1911-1915 |             | 1916-1920 |             |
|--------|------------|-------------|-----------|-------------|-----------|-------------|-----------|-------------|
|        | Núm.       | TONS. BRUTO | Núm.      | TONS. BRUTO | Núm.      | TONS. BRUTO | Núm.      | TONS. BRUTO |
| A      | 1          | 5.335       |           |             |           |             | 8         | 45.089      |
| B      | 8          | 34.956      | 2         | 8.169       | 3         | 12.707      | 1         | 4.648       |
| C      | 15         | 53.884      | 2         | 7.217       | 2         | 7.194       | 36        | 117.882     |
| D      | 49         | 122.839     | 9         | 21.025      | 7         | 17.210      | 10        | 24.056      |
| Total. | 73         | 217.014     | 13        | 36.411      | 12        | 37.202      | 55        | 191.673     |

| TIPOS  | 1921-1925 |             | 1926-1932 |             | SEPTIEMBRE 1932 |             | Edad media | TONELAJE TOTAL PESO MUERTO |
|--------|-----------|-------------|-----------|-------------|-----------------|-------------|------------|----------------------------|
|        | Núm.      | TONS. BRUTO | Núm.      | TONS. BRUTO | Núm.            | TONS. BRUTO |            |                            |
| A      | 10        | 56.516      |           |             | 19              | 106.938     | 13         | 158.662                    |
| B      | 3         | 14.060      |           |             | 17              | 74.630      | 23½        | 117.605                    |
| C      | 18        | 60.735      | 1         | 3.561       | 74              | 250.474     | 17         | 402.264                    |
| D      | 8         | 21.331      | 4         | 10.251      | 87              | 216.712     | 28         | 341.216                    |
| Total. | 39        | 152.642     | 5         | 13.812      | 197             | 648.754     | 22         | 1.019.837                  |

TABLA II.—Antigüedad del tonelaje perteneciente a otras naciones en 30 de septiembre 1932

| NACIONES         | Hasta 1905 | 1906 - 1910 | 1911 - 1915 | 1916 - 1920 | 1921 - 1925 | 1926 - 1932 | Sept 1932 | Antigüedad media |
|------------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-----------|------------------|
| Inglaterra.....  | 65         | 84          | 202         | 347         | 270         | 407         | 1.375     | 11 ¾             |
| Estados Unidos.. | 10         | 15          | 34          | 714         | 29          | 2           | 804       | 13 ½             |
| Japón.....       | 137        | 29          | 31          | 231         | 52          | 44          | 524       | 18 ½             |
| Italia.....      | 95         | 36          | 30          | 83          | 56          | 16          | 316       | 20               |
| Grecia.....      | 133        | 75          | 58          | 34          | 8           | 8           | 316       | 24 ½             |

TABLA III.—Países de construcción

| PAÍSES          | TIPO A | TIPO B | TIPO C | TIPO D | TOTAL | TONELAJE BRUTO | PESO MUERTO | PERCENTAJE |
|-----------------|--------|--------|--------|--------|-------|----------------|-------------|------------|
| Inglaterra..... | 9      | 9      | 45     | 59     | 122   | 391.388        | 634.032     | 60,32      |
| España.....     | 7      | 4      | 21     | 19     | 51    | 174.749        | 259.485     | 26,94      |
| Otros.....      | 3      | 4      | 8      | 9      | 24    | 82.617         | 126.329     | 12,74      |

TABLA IV.—Propiedad primitiva de los buques españoles

| PAÍSES          | A  | B | C  | D  | TOTAL | TONELAJE BRUTO | PESO MUERTO | PERCENTAJE |
|-----------------|----|---|----|----|-------|----------------|-------------|------------|
| Inglaterra..... | 3  | 6 | 35 | 47 | 91    | 280.188        | 447.258     | 43,19      |
| España.....     | 11 | 7 | 37 | 29 | 84    | 290.426        | 447.947     | 44,76      |
| Otros.....      | 5  | 4 | 11 | 11 | 22    | 78.140         | 124.632     | 12,05      |

muerto. Relación, 163,84 por 100. Los 197 buques españoles de carga se clasifican por tamaños de la siguiente forma: 19 del tipo A, 17 del B, 74 del C y 87 del D.

ORIGEN DE ESTOS BUQUES

El 60,32 por 100 de los buques españoles a que nos referimos, fueron construidos en astilleros británicos y el 43,19 por 100 de

los mismos pertenecieron a navieros británicos. España solo ha construido por sí misma el 26,24 por 100 de su actual flota de carga, pero lo que haya de construir en lo futuro —si es que lo construye— será probablemente realizado en astilleros nacionales, con la ayuda económica del Gobierno.

Londres-Mayo.

J. THOMPSON.

# 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, quitamanchas, solvente.

*Sulfato amónico* con 20 a 21 por 100 de nitrógeno.

*Brea: creosota y aceites pesados* para motores semi-Dienel en impregnación de traviesas.

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

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

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

—••••• F L O T A •••••—

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

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

**Telegramas - Telefonemas:** Duro Gijón Duro-Sama

## UNA OBRA DE ARTE

# «EL RETABLO DEL MAR: LA RULA DE GIJÓN»

Sebastián Miranda ha expuesto al público de Gijón y Oviedo su «Retablo del Mar: La Rula de Gijón», obra cumbre con la cual se ha consagrado como artista de altos vuelos, mereciendo los mayores elogios de las numerosas personas que ante ella desfilaron.

Miranda, enamorado de Asturias y de su mar, ha convivido durante dos años con la gente del puerto, pescadores del barrio de Cimadevilla, caras curtidas por la brisa marina y manos encallecidas por el rudo trabajo. Captó en el torbellino que puebla la «Rula», en las horas febriles de la venta del pescado, personajes y gestos, y saturado en este ambiente que presencié y vivió, fué a plasmarlo con acierto de artista verdaderamente inspirado en su «Retablo del Mar». Empezó una labor de titán que no cesó un momento, pues el desaliento nunca hizo presa en él, sino que, con paciencia inaudita, hizo, deshizo y volvió a hacer muchas de las figuras, hasta perfeccio-

nar su obra maestra, poblada de personajes que son todo un pueblo, toda una historia.

¡Bello retablo este de «La Rula de Gijón», que tanto nos dice y nos hace pensar! Es el puerto, la actividad dinámica en que se desenvuelve la venta del pescado que nos traen las «parejas» a la caída de la tarde. Son los «focas», como popularmente llaman a estos acarretadores, que con sus «paxos» y sus sacos en la cabeza esculpió Miranda con mano maestra, sin omitir un solo gesto de ellos.

El artista no midió el tiempo para su obra, puso únicamente su vista en un fin y éste lo ha logrado, al darnos una obra que será el heraldo de nuestro pueblo allí donde sea expuesta.

ASTURIAS MARÍTIMA, por la afinidad que esta obra guarda con una de las industrias que defiende, envía a Sebastián Miranda la más expresiva enhorabuena y le desea en todas partes donde exponga el «Retablo» el éxito que obtuvo en Asturias.



Un detalle  
del «Retablo  
del Mar»

Foto Archivo  
«La Prensa»

# LA CRISIS DEL CARBÓN ASTURIANO

Por BENITO A. BUYLLA (Presidente del Instituto del Carbón)

(Continuación).

diando en la actualidad en nuestro Instituto del Carbón de la Universidad de Oviedo (que tiende a reducir al mínimo el factor aglomerante eliminándole, en su mayoría, con una corriente de vapor de agua) quedaría resuelto este pequeño problema que contribuiría a apuntalar esta crisis que lejos de disminuir aumenta aterradoramente.

Aumenta aterradoramente porque junto a estas pequeñas causas y estos pequeños remedios, que pudiéramos llamar locales, hay otros más generales, más terribles, que se ciernen sobre toda la economía del carbón del mundo.

Son tres jinetes enemigos que avanzan implacablemente por el cielo de la existencia del carbón, montados en sendos caballos con alas para caminar con mayor rapidez, y con una juventud llena de poderío. A donde llegán siembran la desolación en las huestes del combustible sólido, porque no solo destruyen las viejas energías sinó que traen fuerzas renovadoras y más potentes.

Son estos los que ya antes he citado, es decir, los *saltos de agua*, creadores de fuerza eléctrica; el *gas natural*, dispensador de luz y calor industriales en gran cantidad y con notoria economía, y por último, el *petróleo*, gran tractor por excelencia y base la más sólida del progreso actual de la humanidad.

El carbón se apresta a reñirles la batalla con pocas esperanzas de vencer, porque claro se advierte que los nuevos enemigos traen todo el bagaje de economía, de potencia y de modernidad necesarios para triunfar.

En una magnífica monografía presentada por Alfredo G. White a la famosa «Tercera Conferencia del carbón bituminoso», promovida el año pasado por la «Institución Carne-

gie», en Pitsburgo —la industrial ciudad de Pensilvania en los Estados Unidos— trata dicho autor de este problema y apunta de qué manera en los 16 años que van desde el 1913 al 1929, el carbón, como creador de energía mundial disminuyó desde un 89 por 100 hasta un 74 por 100, o lo que es lo mismo, bajó un 15 por 100 que fué en lo que precisamente aumentaron los otros agentes de energía que he citado.

El carbón, sin embargo, aunque no puede soñar con el triunfo aún no ha llegado el momento de que se rinda a sus rivales sin batallar. Todavía —en los diez años que sugiere White como de realización de los sustitutivos mencionados— hay tiempo para debatirse e ir cediendo el terreno poco a poco hasta que la competencia inevitable hunda en la pobreza al, otro tiempo, vencedor.

Ha pasado ya la época en que las centrales termo-eléctricas constituían, casi exclusivamente, las fuentes de electricidad de todo el mundo. Ahora es la *hulla blanca* la que impulsa la turbina que mueve las dinamos en las grandes centrales hidro-eléctricas y envían la sutil fuerza ahilada en un alambre para desparramarse por la civilización en forma de luz y de trabajo.

El carbón ha perdido su poderío y lo ha ganado aquella inesperada potencia que los ríos torrenciales llevaban escondida en sus senos y que ofrecieron al hombre con generosidad, acaso cuando se dieron cuenta de que llegaría a arrebatársela.

¿En qué condiciones podría luchar la hulla contra este poderoso rival? En la técnica, la lucha siempre es lucha crematística. Solo cabría la competencia si se hallase el modo de producir electricidad en condiciones tan económicas como aquélla.

Pues bien; se ha propuesto, después de un conveniente estudio, una solución que parece resolver dos problemas —y, aun tres si bien se mira—. Consiste ella en instalar centrales termo-eléctricas a bocamina, quemando en ellas menudos de carbón bituminoso, o carbón pulverizado, o semi-coque, residuo de una destilación previa de dichos menudos. De este modo quizás el ahorro de transporte, así como la salida de menudos y el aprovechamiento por *carbonización a baja temperatura*, de otros importantes sub-productos podría el desnivel económico que antes suponía la pura central termo-eléctrica alejada del yacimiento carbonífero.

El *gas natural*, las más de las veces heraldo de los terrenos petrolíferos y otras, hijo directo del carbón, reniega de su probable casta, puesto que ataca a la hulla en aquellas naciones en donde existen entrambos cuerpos como sucede en los Estados Unidos de Norte América.

El *gas natural* es una mezcla de hidrocarburos gaseosos saturados, llamados parafinas, en la que predomina notablemente el metano. Arde con llama relativamente clara, por lo que se le usa para la iluminación, y quema desprendiendo una fuerte cantidad de calorías aprovechables para un gran número de industrias en las que antes se usaba el carbón. Es, además, su uso muy económico y tiene, por ser combustible gaseoso, una inmensa porción de ventajas sobre el combustible sólido.

Yo no puedo detenerme ahora a enumerarlas por razón de tiempo y porque es un problema demasiado lejano de nosotros.

Acaso podría interesarnos si el manantial asturiano de Caldones y de toda la cuenca carbonífera descubierta recientemente en el concejo de Gijón, diese un rendimiento que mereciese a los estudiosos detenerse en su aprovechamiento.

Si alguna persona mostrara interés por conocer más detenidamente este asunto del *gas natural* norteamericano, yo le remito a dos magníficos trabajos estadísticos publicados en las ya citadas «Actas de la tercer conferencia

del carbón bituminoso», de Pitsburgo, que poseemos en la Biblioteca de nuestro «Instituto del Carbón». Uno de ellos es de J. B. Harper, Vicepresidente de la «Compañía Popular de Gas, Luz y Coque», de Chicago y se titula: «Competencia entre el gas y el carbón». Y el otro es de George I. Rodes, Vicepresidente de la «Asociación de Ford, Bacon y Davis», y lleva por título: «Gas natural y carbón bituminoso».

¿Cuál ha de ser la posición del carbón frente a este nuevo obstáculo? Pues luchar con las mismas armas. Siendo el carbón un complejo en el cual se encierran combustibles en los tres estados, nada mejor que poner frente al *gas natural* el llamado por los ingleses *gas manufacturado*, es decir, el *gas de agua*, el *gas del alumbrado* y el *gas de los hornos de coque*, todos provenientes del carbón.

El *gas manufacturado* en sus variedades de *gas de agua* —producido por el paso de una corriente de vapor de agua por el carbón al rojo— y el *gas de los hornos de coque*, tienen sobre el de *gas natural* la ventaja de poseer un elevado percentual de hidrógeno, lo que les hace aptos para síntesis químicas inabordables para el *gas natural*. No obstante, el elevado contenido en metano de éste facilita una derivación suya —sumamente perjudicial para el carbón— pues desde hace poco se estudia con ahinco su *pirolisis* rápida, esto es, su calentamiento en tubos de diversos materiales al rojo a través de los cuales pasa el *gas natural* rapidísimamente, con la producción final de un carburante líquido, rico en hidrocarburos benecénicos, y, por tanto, una excelente esencia de motor antidetonante.

Mas también el *gas de agua* se presta a una transformación parecida, aunque rindiendo un carburante sin hidrocarburos aromáticos como el anterior. Respecto a esta transformación hemos hecho estudios bastante optimistas en nuestro Instituto del Carbón.

Por último, el petróleo —introducido en la industria desde hace ya bastante tiempo, pero no desarrolladas sus posibilidades hasta estos

últimos tiempos— el petróleo, repito, y sus derivados, con las grandes facilidades de todo combustible líquido, ha entrado subrepticamente en el campo de la hulla, atacándola aún en los puntos en que ella se consideraba fuerte, casi inexpugnable.

Las grandes innovaciones introducida en la industria de la destilación del petróleo así como el feliz descubrimiento del *cracking*, o sea, la ruptura de la cadena hidrocarbonada del aceite mineral por el contacto de superficies metálicas al rojo vivo, mediante lo cual gana extraordinariamente en fluidez el producto obtenido, además de duplicarse su rendimiento, y también la aplicación de la saturación con hidrógeno de estas cadenas hidrocarbonadas, hallada por el genial ingeniero químico alemán Federico Bergius y por la cual acaba de redondearse el rendimiento de esencias de motor, marcaron el triunfo de este producto natural, un tiempo solo usado como agente de iluminación y hoy impulsor universal del automovilismo y de la aviación. Y, lo que es más grave, motor o máquinas que antes se alimentaban de carbón, así como fuerza impulsiva en la Marina, tanto de guerra como mercante y amenazando además invadir también los ferrocarriles.

Ante esta invasión certera y avasalladora no le queda más remedio al carbón que luchar con las mismas armas. Puesto que el petróleo quiere sustituir al carbón transformemos el carbón en petróleo.

Esta realización contribuye no solo a valorizar la hulla bituminosa, sino también a moderar la fiebre extractiva del petróleo que amenaza con acabar con las reservas —aunque no tan próximas a extinguirse, como se decía por los alarmistas, por lo menos no tan abundantes para seguir el derroche actual— y, lo que es más importante, coloca a las naciones pobres o carentes de petróleo, pero con hulla suficiente, en condiciones de poder atender a sus exigencias de esencias de motor cuando por cualquier evento—entre los cuales el peor sería la guerra—se viesan privados de una importación necesaria.

Porque en realidad quemar el carbón, y principalmente, la hulla bituminosa para solo aprovechar directamente sus calorías es un verdadero crimen de lesa economía.

Cuando vuestros fogoneros arrojan, sin parada, paletadas de hulla dentro de las ardientes fauces del hogar, en las locomotoras o cuando alimentan la insaciable avidez de los hornos con buenas briquetas, en cuya fabricación entran excelentes *menudos*, ricos en materias volátiles y, por tanto, muy bituminosos, no piensan en que para producir el número de calorías necesario a transformar en vapor el agua contenida en la caldera derrochan una enorme cantidad de energía que mandan a la atmósfera en forma de humo. Se comportan como si España fuese una nación excepcionalmente dotada de recursos naturales.

Con una mínima parte del utilísimo complejo que integra el carbón bastaría para aquel cometido y todavía nos quedarían muchos y muy remuneradores ingredientes que podrían llenar un gran número de necesidades en la vasta y no muy cuidada, hasta aquí, economía industrial española.

El carbón fué ascendiendo en méritos a medida que se iba profundizando en su conocimiento. En un principio, los inmensos yacimientos que en todas las partes del mundo salían a flor de tierra eran despreciados, aún como combustibles, porque unos costaba mucho trabajo hacerles arder—tales como la antracita y los carbones antracitosos y magros— y otros, los que bien ardían, inundaban los hogares de humos irritantes que perjudicaban la salud del hombre, de los animales y de las plantas. Entonces la maravillosa y espontánea vegetación bastaba a llenar las necesidades industriales y domésticas de cada país, ya en una medida más adelantada y racional, transformando por una combustión incompleta al aire, dicha madera en un carbón de madera limpio de humos y amplio de llama. El incremento industrial progresivo del mundo pronto dejó atrás la posibilidad del empleo del carbón de madera, ante la rapidez con que se carboneaban los bosques y la lentitud

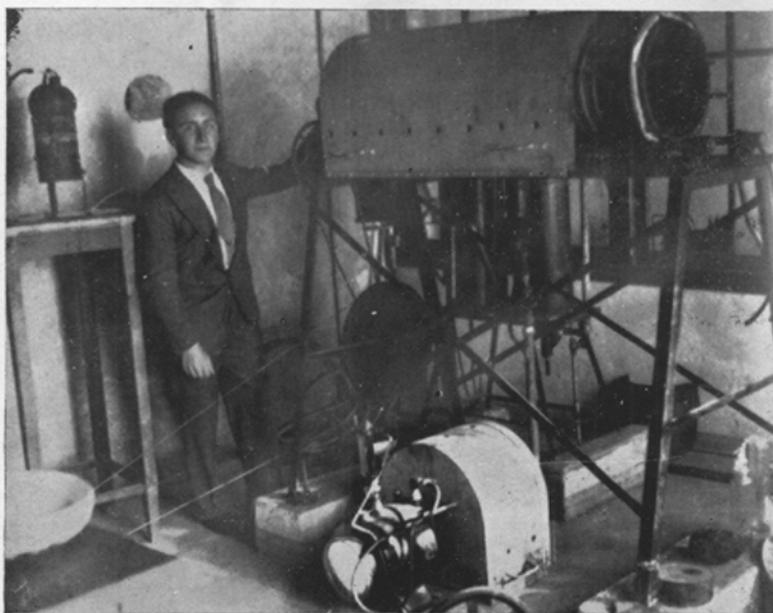
impuesta por la biología para su repoblación. Cuenta la Historia que en la Edad Media se consideraban los bosques como un obtáculo para el desarrollo de la agricultura y también para la facilidad de los transportes. Pero en Inglaterra, en 1543, y ya durante todo el reinado de los Tudor, se restringió la tala de árboles porque el Reino Unido se desarbólabo.

El carbón de madera entonces era necesario para obtener hierro y la prohibición real afectó extraordinariamente a esta industria. El aprovechamiento directo para este objeto del carbón, tal y como se presentaba en la naturaleza, daba lugar a un hierro frágil y de mal empleo, que atribuyeron —desde luego con fina penetración— al azufre que contenía el combustible empleado y ellos equivocándose, confundían con aquellos humos acres que desprendía al ser calentado.

Se intentaron buscar entonces métodos para *desulfurar* el carbón de piedra; procedimientos que, como es natural, no eran otra cosa que destilaciones al aire, recogiendo solamente el coque.

Háblase de que los primeros ensayos fueron hechos en Sajonia, por Meissen, en el siglo XVI, y en Inglaterra, por Procter y Peterson en 1589, pero lo que está fuera de duda es que Lord Dudley, en 1621, obtenía hierro con carbón mineral. Y hierro tan excelente como el preparado con carbón de madera. Es de suponer, aunque él no lo confiesa, que emplearía coque de hulla.

Poco tiempo después, en 1665, el célebre químico alemán Juan Joaquín Becher, el conocido autor de la célebre teoría del *flogisto*, llevó a Inglaterra un procedimiento para obtener alquitrán por destilación del carbón en retortas. Preparaba de este modo un líquido



Horno semi-industrial Rotatorio de Figcher-Schrader del Instituto del Carbón, de Oviedo.

denso y negruzco que servía para los mismos usos industriales que el alquitrán de madera, conocido ya desde tiempos de Teofrasto, unos 300 años antes de Jesucristo, y cuyo empleo principal era para carenar los barcos.

Y no muchos años después, en 1691, le escribía al célebre químico inglés Boyle el Reverendo John Clayton: «que destilando carbón se obtenía un *espíritu inflamable*», que más tarde, Lebon en Francia y Murdock en Inglaterra, deberían llevar a la realización práctica del alumbrado público.

Ya han visto ustedes, pues, como aparecieron los tres productos principales que se originan al calentar carbón: el *espíritu*, entrevisto por el reverendo Clayton o *gas del alumbrado*, el *alquitrán de alta temperatura*, realizado por Becher y el *coke* preparado por Meissen.

Estas tres industrias fueron adquiriendo auge a medida que pasaban los ocho años y hoy se mantienen con fuerte estabilidad. La del *gas del alumbrado* tuvo que resistir los fuertes embates de la electricidad pero buscó su derivación en el sentido del calor. La del *coke*

se unió con la del alquitrán pirogenado, con los innumerables y utilísimos productos derivados de este último, entre los que sobresalen el benceno, el telueno, el fenol, el antraceno y el fenantreno: bases de toda la larga técnica de los colorantes artificiales y pudo así valorizarse añadiendo también a los anteriores sub-productos el gas, llamado de *coke-rías*, utilísima primera materia para muchas y remunerativas síntesis industriales, entre las

que sobresale el amoníaco sintético, de la cual existe una magnífica fábrica en Asturias: en La Felguera.

Pero hace pocos años se abrieron nuevos e importantísimos cauces al aprovechamiento de los combustibles sólidos que permiten abrigar una relativa confianza respecto al futuro de las hullas. Son estos: la *destilación a baja temperatura* y la *hidrogenación a elevada* (Continuará).

# GABINO FELGUEROSO

## CARBONES

DELEGACIONES Y DEPOSITOS:

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

Telegramas y Telefonemas GABIROSO

◆ Teléfono 31-23 ◆

◆ Apartado 79

Calle 27 de Diciembre, 2, 2.º

**GIJÓN**

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

Calle del Marqués de Cubas, núm. 25.-MADRID



Aprobada por Orden de 18 de Noviembre de 1932

### SEGURO DE BUQUES

La Mutua asume los riesgos de pérdida total, abandono, gastos de salvamento y 3/4 recursos de tercero.

Capitales asegurados: 33.322.120 PESETAS.  
Sinistros pagados hasta el 31 Diciembre 1932: 1.046.997,32 PESETAS.

### SEGURO DE ACCIDENTES DE MAR Y TIERRA

La Mutua asegura los riesgos de incapacidad permanente y muerte del personal de mar y tierra.

Capitales asegurados: 8.270.904,75 PESETAS.

# Andrés Ruiz de Velasco

Calle del Carmen, 30, 32 y 34 - **GIJÓN**

CONSIGNACIONES :: FLETAMENTOS :: CARBONES :: SEGUROS

## AGENCIA DE ADUANAS

Teléfono 19-05  
Apartado N.º 201

Telegramas } "RUIDEVELASCO, GIJÓN"  
Telefonemas }

CODES

{ A. B. C. 5.ª EDICIÓN  
{ SCOTT'S 10.ª EDICIÓN

## DE AFRICA

# EL HOSPITAL DE MOGADOR

LABOR DE FRANCIA COLONIAL. — LOS  
TRIPULANTES DE PESQUEROS ESPA-  
ÑOLES. — SUS ACCIDENTES. — CURA-  
CIONES. — EL PERSONAL DEL HOSPI-  
TAL. — DEPENDENCIAS. — ATENCIONES

Nuestra vecina, Francia, vecina continental y colonialmente, que disfruta de tierras magníficas y costas soberbias, explotando económica y políticamente aquéllas y con menos asiduidad los caladeros de arrastre, riqueza casi absorbida por la actividad de españoles y portugueses, ha hecho y sigue verificando en Marruecos, en sus posesiones de Africa en general, una labor atractiva en verdad admirable. Tierras cultivadas con singular esmero, carreteras magníficas, puertos cómodos y modernos, ciudades monumentales, alrededores pintorescos, organizaciones, en general, metódicas y todo ello adecuado al ambiente del indígena, al progreso y en suma a la explotación nacional del suelo del porvenir, que no es otra cosa el Continente Negro...

Sabido es que los caladeros de la pesca de arrastre en el W. africano son frecuentados por nuestros barcos a cientos constantemente, que los botiquines de a bordo son negativos y que la especial índole de ciertos accidentes y de algunas enfermedades exigen llevar el paciente a tierra.

Y de entre todos los puertos del Marruecos francés, Mogador es el que prestó servicios excelentes con urgencia meritisima.

Las autoridades locales, además dan facili-

dades a los barcos y a cualquier hora del día o de la noche que se arrije puede ingresar el enfermo o el lesionado en el Hospital y ser debidamente atendido.

Hubo casos de quemarse con gasolina todo el saco del cuerpo, cara y brazos un habilitado y a los dos meses de cuidados extraordinarios quedar perfectamente en condiciones de dedicarse al trabajo.

Otro fué el de un contramaestre al herirse con el cable cuando le arrollaba al tambor de la maquinilla, a las seis de la tarde, en el caladero de Cabo Sim, y ser curado de primera intención a las once de la noche, volviendo el barco a su faena al romper el día siguiente.

En Santa Cruz de Agadir se está haciendo algo parecido, aumentando asombrosamente aquella población.

El personal del Hospital de Mogador, desde su Director, persona austera, respetable y verdadera figura científica conocedora de su profesión, hasta una enfermera activa, entendida por la enorme experiencia adquirida en la Gran Guerra, asisten solícitamente a todos los pacientes.

Las dependencias, pulcras, separando los indígenas de los europeos, exageradamente bien.

Rendimos un tributo merecido, quizás el primero que se haga en la prensa española, al personal que tan abnegadamente cura a los tripulantes, que enfermos o lesionados, van al Hospital de Mogador.

CAPITÁN MORALES ALMIÑANA.

# FERRETERIA VASCO ASTURIANA (S. A.)

San Bernardo, 55-57  
Teléfono 1321



Cabrales, 30-32  
Apartado 8

GRANDES ALMACENES DE FERRETERÍA-QUINCALLA-LOZA Y CRISTAL  
Especialidad en toda clase de herramientas para obras públicas, para me-  
cánica y carpintería : : Batería de cocina :-: Servicios mesa :-: Cuchillería  
Contadores para agua marcas "Aster" y "Delaunet" :-: Ladrillos refrac-  
tarios y Trefilería en general.



MARCA

REGISTRADA

## Lubrificantes MARYLAND

TIPOS ESPECIALES GARANTIZADOS PARA AUTOMÓVILES,  
CAMIONES, INDUSTRIAS Y MÁQUINAS MARINAS

*Maryland, S. L.*

Plaza 6 de Agosto  
(esquina a Pelayo)

Apartado núm. 140 GIJÓN Teléfono núm. 22-20

# HISPANO RADIO MARÍTIMA

**Alcalá, 16 - MADRID**

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

Aparatos automáticos de alarma de los mismos sistemas

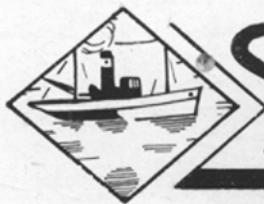
**SONDAS ULTRASONORAS LANGEVIN FLORISSON**

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

**Pídanse detalles y presupuestos a**

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

a sus inspecciones de: Barcelona: Gran Vía Layetana, 3; Bilbao: Buenos Aires, 13; Cádiz: Plaza de Argüe-  
lles, 4; La Coruña: Avenida de los Mártires de Jaca, 8; Gijón: Instituto, 4 y 6; Sagunto: Libertad,  
26; San Sebastián: Francisco Andoanegui, 45 (Pasajes de San Pedro); Vigo: Tomás Alonso, 363 (Bouzas)  
o a sus agentes: D. Alberto Alonso Berrueta, Usandizaga, 21 - San Sebastián y Francisco Andoane-  
gui, 5 Pasajes de San Pedro y D. Santiago Montenegro, Giner de los Ríos, 31-Vigo.



# SECCIÓN DE PESCA



BIEN LAS PAREJAS GRANDES

Y MAL LAS PEQUEÑAS :-:

Pocas han sido las mareas obtenidas en los caladeros de este litoral en la pasada quincena que hayan merecido calificarse de regulares, y sí muchas las francamente pésimas, pues hubo escasez de pesca y cuando ésta se capturó en alguna abundancia, fué su clase tan inferior que apenas si tuvo precio. En las caladas llevadas a efecto en estas playas, únicamente se consiguió, cuando más, alguna cantidad de salmonetes, pero éstos, como el resto del pescado, se cotizaron a precios bajos.

Estos continuos fallos obligaron a la mayor

parte de las parejas a trasladarse a la Estaca de Vares, en cuyos lugares no abunda, por cierto, tampoco la pesca, pero sí se obtienen capturas más fructíferas que aquí, habiendo quien logró partidas de merluza en alguna importancia.

Las que mejor suerte corren son las parejas grandes que trabajan en Irlanda. Las que llegaron a este puerto en los últimos quince días, han traído buen número de cajas, sobresaliendo en éstas las de merluza y pescadilla. Lo lamentable es que los precios continúan tirados, no siendo posible obtener resultados que produzcan un verdadero rendimiento, ni siquiera una regular defensa en la explotación del negocio.

Promedio de precios obtenidos en las ventas de pescado efectuadas en la Rula de Gijón, desde el 11 al 25 de Mayo de 1933

| CLASE DE PESCADO | 11   | 12   | 13   | 15   | 16   | 17   | 18   | 19   | 20   | 22   | 23   | 24   | 25   |
|------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Merluza.....     | 2,09 | 2,26 | 2,30 | 1,86 | 1,80 | 1,80 | 1,89 | 1,74 | 1,79 | 1,80 | 1,84 | 1,81 | 1,75 |
| Pescadilla....   | 1,21 | 1,39 | 1,39 | 1,29 | 1,22 | 1,29 | 1,43 | 1,23 | 1,19 | 1,14 | 1,36 | 1,00 | 1,14 |
| Besugo.....      | 1,04 | 1,10 | 1,00 | 1,00 | 1,14 | 0,89 | 1,00 | 0,79 | 0,69 | 0,69 | 0,63 | 0,80 | 0,89 |
| Pancho.....      | 0,58 | 0,60 | 0,55 | 0,57 | 0,59 | 0,57 | 0,64 | 0,61 | 0,52 | 0,57 | 0,58 | 0,59 | 0,63 |
| Gallos.....      | 0,78 | 1,00 | 0,78 | 0,81 | 0,89 | 0,81 | 1,00 | 0,86 | 1,00 | 0,82 | 0,84 | 1,00 | 0,80 |
| Congrio.....     | 1,71 | 2,00 | 1,36 | 1,48 | 2,19 | 1,65 | 2,47 | 1,67 | 2,00 | 1,79 | 1,64 | 2,00 | 1,64 |
| Congria.....     | 0,82 | 1,45 | 0,63 | 0,54 | 1,50 | 1,33 | 2,00 | 0,54 | 1,19 | 0,59 | 0,55 | 0,59 | 0,50 |
| Abadejo.....     | 1,21 | 1,50 | 1,38 | 1,38 | >    | 1,28 | 1,38 | 1,39 | >    | >    | >    | 1,39 | >    |
| Salmonetes...    | 1,49 | 1,50 | 1,50 | 1,40 | 1,49 | 1,50 | 1,50 | 1,55 | 1,49 | 1,49 | 1,59 | 1,50 | 1,48 |
| Rodaballo....    | 2,80 | 2,40 | 2,53 | 2,51 | 2,54 | 2,62 | 2,46 | 2,54 | 2,56 | 2,32 | 2,75 | 2,12 | 2,41 |
| Matute.....      | 0,32 | 0,33 | 0,37 | 0,37 | 0,33 | 0,35 | 0,33 | 0,39 | 0,33 | 0,33 | 0,44 | 0,33 | 0,37 |
| Pelao.....       | 0,35 | 0,33 | 0,38 | 0,33 | 0,33 | 0,35 | 0,33 | 0,32 | 0,33 | 0,33 | 0,34 | 0,34 | 0,38 |
| Potas.....       | 0,35 | 0,29 | 0,34 | 0,40 | 1,00 | 0,50 | 1,00 | 0,30 | 1,00 | >    | >    | 0,72 | 0,35 |
| Chicharros...    | 0,30 | 0,33 | 0,30 | 0,30 | 0,33 | 0,30 | 0,33 | 0,30 | 0,33 | 0,33 | 0,33 | 0,33 | >    |
| Barbadas....     | >    | 0,71 | 0,64 | >    | 0,83 | 0,58 | 0,68 | 0,57 | 0,69 | >    | 0,46 | 0,76 | 0,70 |
| Reyes.....       | >    | >    | >    | >    | >    | 0,71 | >    | >    | >    | >    | >    | >    | >    |
| Mero.....        | >    | >    | >    | >    | >    | >    | >    | >    | >    | >    | >    | 3,05 | >    |

# MUSEL

Movimiento habido en los turnos para  
desde el 10 al 25

| FECHAS                                                  |           | NOMBRE DEL BUQUE                    | Toneladas | DESTINO       |
|---------------------------------------------------------|-----------|-------------------------------------|-----------|---------------|
| Petición de turno                                       | SALIDA    |                                     |           |               |
| <b>MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO</b>                     |           |                                     |           |               |
| 2 Mayo                                                  | 12 Mayo   | Mina Carrio . . . . .               | 3.800     | Málaga.       |
| 13 id.                                                  | 17 id.    | Abando . . . . .                    | 2.600     | Vallcarca.    |
| 17 id.                                                  | 23 id.    | V. Ruiz Senén . . . . .             | 5.750     | Barcelona.    |
| 17 id.                                                  | cargando  | Norte. . . . .                      | 4.300     | Id.           |
| 18 id.                                                  | esperando | Mina Piquera. . . . .               | 5.200     | Id.           |
| 22 id.                                                  | ,         | Villamanrique . . . . .             | 2.350     | Vallcarca.    |
| <b>MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO</b>                     |           |                                     |           |               |
| 27 Abril                                                | 11 Mayo   | Genoveva F. . . . .                 | 2.400     | Motril.       |
| 28 id.                                                  | 12 id.    | Nuestra Señora del Carmen . . . . . | 2.000     | Barcelona.    |
| 11 Mayo                                                 | 19 id.    | Sac 6.º . . . . .                   | 4.100     | Id.           |
| 13 id.                                                  | 24 id.    | Fito . . . . .                      | 2.600     | Bilbao.       |
| 18 id.                                                  | cargando  | Rita Sister . . . . .               | 2.100     | Barcelona.    |
| 20 id.                                                  | esperando | R. Alonso R. . . . .                | 5.500     | Id.           |
| 23 id.                                                  | ,         | Generalife . . . . .                | 950       | Id.           |
| <b>MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO</b>                     |           |                                     |           |               |
| 2 Mayo                                                  | 11 Mayo   | José María . . . . .                | 500       | Pasajes.      |
| 3 id.                                                   | 12 id.    | Agadir . . . . .                    | 620       | Bilbao.       |
| 8 id.                                                   | 13 id.    | Juan Artaza . . . . .               | 500       | Pasajes.      |
| 9 id.                                                   | 15 id.    | Santirso . . . . .                  | 1.100     | Cartagena.    |
| 15 id.                                                  | 22 id.    | Ricardo R. . . . .                  | 2.100     | Cádiz.        |
| 22 id.                                                  | cargando  | A. Senra. . . . .                   | 2.100     | Barcelona.    |
| 23 id.                                                  | esperando | Maruja y Aurora. . . . .            | 6.500     | Id.           |
| 25 id.                                                  | ,         | Ciaño. . . . .                      | 3.250     | Id.           |
| <b>MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO</b>                     |           |                                     |           |               |
| 29 Abril                                                | 15 Mayo   | Everest . . . . .                   | 780       | Cádiz.        |
| 5 Mayo                                                  | 16 id.    | Ruda. . . . .                       | 480       | S. Sebastián. |
| 10 id.                                                  | 17 id.    | Alejandro . . . . .                 | 400       | Zumaya.       |
| 18 id.                                                  | 23 id.    | José María . . . . .                | 500       | Pasajes.      |
| 18 id.                                                  | 24 id.    | María . . . . .                     | 400       | S. Sebastián. |
| 22 id.                                                  | 25 id.    | Ruda. . . . .                       | 480       | Id.           |
| <b>MUSEL - PARQUE DE CARBONES</b>                       |           |                                     |           |               |
| 10 Mayo                                                 | 15 Mayo   | Gobelas . . . . .                   | 3.600     | Valencia.     |
| 15 id.                                                  | 16 id.    | María Amalia . . . . .              | 700       | Vigo.         |
| 16 id.                                                  | 16 id.    | Sama. . . . .                       | 1.040     | Bilbao.       |
| 17 id.                                                  | 18 id.    | San Ireneo . . . . .                | 560       | Vigo.         |
| 19 id.                                                  | 19 id.    | V. de Chavarri . . . . .            | 4.600     | Tarragona.    |
| 19 id.                                                  | 20 id.    | Sama. . . . .                       | 1.040     | Bilbao.       |
| 24 id.                                                  | 24 id.    | Sama. . . . .                       | 1.040     | Id.           |
| <b>MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS</b> |           |                                     |           |               |
| 8 Mayo                                                  | 12 Mayo   | Mieres . . . . .                    | 4.400     | Barcelona.    |
| 9 id.                                                   | 13 Abril  | Juan Artaza . . . . .               | 80        | Pasajes.      |
| 9 id.                                                   | 18 id.    | Villa Selgas . . . . .              | 600       | Bilbao.       |
| 10 id.                                                  | 12 id.    | I. Figaredo . . . . .               | 4.600     | Valencia.     |
| 10 id.                                                  | 12 id.    | Melchuca. . . . .                   | 70        | Foz.          |
| 10 id.                                                  | 11 id.    | Llodio . . . . .                    | 900       | Bilbao.       |

# - GIJON

la carga de carbón por estos puertos  
de Mayo de 1933

| FECHAS            |           | NOMBRE DEL BUQUE          | Toneladas | DESTINO      |
|-------------------|-----------|---------------------------|-----------|--------------|
| Petición de turno | SALIDA    |                           |           |              |
| 10 Mayo           | 12 Mayo   | Iturri Ripa . . . . .     | 380       | Santander.   |
| 11 id.            | 19 id.    | José N. Osorio . . . . .  | 1.600     | Cartagena.   |
| 13 id.            | 16 id.    | María Santiuste . . . . . | 500       | Santander.   |
| 15 id.            | 16 id.    | Llodio . . . . .          | 900       | Bilbao.      |
| 16 id.            | 23 id.    | San Eduardo . . . . .     | 300       | Cartagena    |
| 17 id.            | 17 id.    | V.º Asunción. . . . .     | 120       | Bermeo.      |
| 17 id.            | 18 id.    | V.º Pepe . . . . .        | 110       | Id.          |
| 17 id.            | 17 id.    | V.º Suárez . . . . .      | 115       | Villagarcía. |
| 17 id.            | 22 id.    | Numa . . . . .            | 4.400     | Barcelona.   |
| 17 id.            | 22 id.    | Manuel . . . . .          | 240       | Coruña       |
| 17 id.            | 20 id.    | Juan Artaza . . . . .     | 580       | Pasajes.     |
| 17 id.            | 23 id.    | Norte . . . . .           | 700       | Barcelona.   |
| 18 id.            | 22 id.    | Iturri-Ripa . . . . .     | 380       | Ferrol.      |
| 18 id.            | 23 id.    | Espiñeira. . . . .        | 80        | Vegadeo.     |
| 18 id.            | 20 id.    | Carmen . . . . .          | 240       | Santander.   |
| 18 id.            | 20 id.    | Joven Víctor. . . . .     | 160       | Deva.        |
| 18 id.            | 24 id.    | Rita Sister . . . . .     | 2.600     | Barcelona.   |
| 20 id.            | 20 id.    | Mina Sorriego . . . . .   | 160       | Santander.   |
| 20 id.            | esperando | Generalife . . . . .      | 4.350     | Barcelona.   |
| 20 id.            | 22 Mayo   | Juanito . . . . .         | 150       | Santander.   |
| 20 id.            | 22 id.    | Llodio . . . . .          | 900       | Bilbao.      |
| 20 id.            | esperando | R. Alonso R . . . . .     | 900       | Barcelona.   |
| 22 id.            | 25 Mayo   | Río Miera . . . . .       | 1.040     | Santander.   |
| 22 id.            | 24 id.    | María Amalia . . . . .    | 700       | Pasajes.     |
| 22 id.            | esperando | A Senra . . . . .         | 2.700     | Barcelona.   |
| 22 id.            | 23 Mayo   | V.º V. de Iciar . . . . . | 160       | Vigo.        |
| 24 id.            | esperando | C. Hevia . . . . .        | 220       | Marín        |
| 25 id.            | ,         | Ciaño . . . . .           | 1.500     | Barcelona.   |

| GIJON - DARSENA. - F. C. DE LANGREO |           |                            |     |            |
|-------------------------------------|-----------|----------------------------|-----|------------|
| 17 Abril                            | 12 Mayo   | Dionisia . . . . .         | 270 | Bermeo.    |
| 19 id.                              | 12 id.    | Sisarga . . . . .          | 155 | Zumaya.    |
| 28 id.                              | 16 id.    | Josefa Mari . . . . .      | 230 | Bilbao.    |
| 29 id.                              | 16 id.    | Lekeitiarra . . . . .      | 220 | Zumaya.    |
| 29 id.                              | 17 id.    | Amelia . . . . .           | 210 | Id.        |
| 9 Mayo                              | 18 id.    | Aller. . . . .             | 150 | Id.        |
| 11 id.                              | 20 id.    | Manuel Millán . . . . .    | 115 | Coruña.    |
| 11 id.                              | 19 id.    | Mariavi . . . . .          | 360 | Santander. |
| 15 id.                              | 20 id.    | Zubieta . . . . .          | 165 | Ondárroa.  |
| 15 id.                              | 22 id.    | Lola . . . . .             | 240 | Santander. |
| 17 id.                              | 22 id.    | Roberto . . . . .          | 180 | Bilbao.    |
| 18 id.                              | esperando | Recalde . . . . .          | 120 | Zumaya.    |
| 19 id.                              | 24 Mayo   | Belarmina . . . . .        | 130 | Coruña.    |
| 20 id.                              | cargando  | Luis Vives . . . . .       | 160 | Bilbao.    |
| 20 id.                              | esperando | Galicia . . . . .          | 320 | Id.        |
| 23 id.                              | ,         | Ondárroa. . . . .          | 100 | Bermeo.    |
| 25 id.                              | ,         | Manuel Millán . . . . .    | 120 | Bilbao.    |
| 25 id.                              | ,         | Ana . . . . .              | 300 | Pasajes.   |
| 25 id.                              | ,         | José G. Trevilla . . . . . | 260 | Bilbao.    |

# A V I L E S

Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la 2.<sup>a</sup> decena  
de Mayo de 1933

| FECHA DE                              |         | NOMBRE DEL BUQUE              | Toneladas     | DESTINO         |
|---------------------------------------|---------|-------------------------------|---------------|-----------------|
| Entrada                               | Salida  |                               |               |                 |
| <b>2.<sup>a</sup> decena de Mayo.</b> |         |                               |               |                 |
| 9 Mayo                                | 10 Mayo | México . . . . .              | 6             | Navia.          |
| 8 id.                                 | 11 id.  | Aida . . . . .                | 325           | Vigo.           |
| 25 Abril                              | 11 id.  | San Ciprián . . . . .         | 108           | Id.             |
| 11 Mayo                               | 11 id.  | Arnao . . . . .               | 86            | Requejada.      |
| 9 id.                                 | 11 id.  | Pepín Suárez. . . . .         | 43            | Luarca          |
| 9 id.                                 | 12 id.  | Luis Adaro . . . . .          | 3.274         | Alicante.       |
| 10 id.                                | 12 id.  | Lolina . . . . .              | 395           | Zumaya.         |
| 10 id.                                | 12 id.  | San Ireneo . . . . .          | 580           | Santander.      |
| 10 id.                                | 12 id.  | Caruso . . . . .              | 1.357         | Pasajes.        |
| 12 id.                                | 13 id.  | Margarita . . . . .           | 317           | Zumaya.         |
| 14 id.                                | 15 id.  | Arnao . . . . .               | 9             | Bilbao.         |
| 14 id.                                | 15 id.  | Cementos Rezola . . . . .     | 40            | Ferrol.         |
| 12 id.                                | 16 id.  | Antonio Satrústegui . . . . . | 3.523         | Bilbao.         |
| 11 id.                                | 16 id.  | Castro Alen . . . . .         | 2.049         | Alicante.       |
| 17 id.                                | 17 id.  | San Jorge . . . . .           | 249           | San Sebastián.  |
| 15 id.                                | 17 id.  | Hernani . . . . .             | 420           | Id.             |
| 16 id.                                | 17 id.  | Mont Seny . . . . .           | 880           | Vigo.           |
| 16 id.                                | 17 id.  | Antonieta . . . . .           | 129           | Bermeo.         |
| 17 id.                                | 18 id.  | Guipúzcoa . . . . .           | 60            | S. V. Barquera  |
| 11 id.                                | 19 id.  | Julian . . . . .              | 135           | Puenteceso.     |
| 19 id.                                | 19 id.  | Boal . . . . .                | 2             | Navia.          |
| 17 id.                                | 19 id.  | Río Navia. . . . .            | 1             | Id.             |
| 18 id.                                | 20 id.  | Caruso . . . . .              | 1.342         | Coruña.         |
| 24 id.                                | 20 id.  | Egesa núm. 1. . . . .         | 300           | S. V. Barquera. |
| 20 id.                                | 20 id.  | Airoso . . . . .              | 120           | Betanzos.       |
| 20 id.                                | 20 id.  | Arnao . . . . .               | 146           | Requejada.      |
| 20 id.                                | 20 id.  | Margarita . . . . .           | 20            | Vigo.           |
| <b>TOTAL...</b>                       |         |                               | <b>15.916</b> |                 |

## Manuel G. Morán

### EFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

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

Aceites para la Marina MOBIL OILS

Empaquetaduras y juntas BELDAM

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

**San Juan de Nieva (Avilés)**

Telegramas  
Telefonemas

**MORÁN-AVILÉS**

# SAN ESTEBAN DE PRAVIA

Relación del carbón embarcado por este puerto durante la 2.<sup>a</sup> decena  
de Mayo de 1933

| FECHA DE                              |         | NOMBRE DEL BUQUE                | Toneladas     | DESTINO        |
|---------------------------------------|---------|---------------------------------|---------------|----------------|
| Entrada                               | Salida  |                                 |               |                |
| <b>2.<sup>a</sup> decena de Mayo.</b> |         |                                 |               |                |
| 8 Mayo                                | 12 Mayo | Cervantes . . . . .             | 209           | Coruña.        |
| 10 íd.                                | 12 íd.  | Tarraco . . . . .               | 3.417         | Valencia.      |
| 9 íd.                                 | 12 íd.  | Ana . . . . .                   | 318           | Pasajes.       |
| 10 íd.                                | 12 íd.  | M. de Urquijo. . . . .          | 3.819         | Bilbao.        |
| 13 íd.                                | 15 íd.  | Aurora . . . . .                | 1.024         | Id.            |
| 12 íd.                                | 15 íd.  | Jaime Girona. . . . .           | 3.240         | Id.            |
| 13 íd.                                | 15 íd.  | Capricho . . . . .              | 135           | Zumaya.        |
| 12 íd.                                | 13 íd.  | Pitas . . . . .                 | 55            | Tapia.         |
| 15 íd.                                | 17 íd.  | Nervión . . . . .               | 1.103         | Bilbao.        |
| 15 íd.                                | 17 íd.  | Josefa . . . . .                | 329           | Pasajes.       |
| 13 íd.                                | 17 íd.  | Galicia . . . . .               | 336           | Bilbao.        |
| 16 íd.                                | 18 íd.  | Zuloaga . . . . .               | 215           | Id.            |
| 13 íd.                                | 18 íd.  | Faustino R. San Pedro . . . . . | 2.892         | Id.            |
| 16 íd.                                | 18 íd.  | Ana . . . . .                   | 320           | Pasajes.       |
| 16 íd.                                | 18 íd.  | Landro . . . . .                | 130           | Vivero.        |
| 12 íd.                                | 19 íd.  | El Caudal . . . . .             | 1.072         | Pasajes.       |
| 16 íd.                                | 19 íd.  | Lolina . . . . .                | 433           | Vigo.          |
| 18 íd.                                | 19 íd.  | Vito . . . . .                  | 191           | San Sebastián. |
| 18 íd.                                | 20 íd.  | Pepín . . . . .                 | 541           | Pasajes        |
| 15 íd.                                | 20 íd.  | Guillermo Schultz . . . . .     | 3.589         | Barcelona.     |
| <b>TOTAL..</b>                        |         |                                 | <b>23.468</b> |                |

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.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> decena de Mayo de 1933.

|                                                | 1. <sup>a</sup> DECENA      | 3. <sup>a</sup> DECENA |
|------------------------------------------------|-----------------------------|------------------------|
| <b>MUSEL</b>                                   |                             |                        |
| Vías de Langreo. - Cargadero del F. C. ....    | Turno 1. <sup>o</sup> ..... | 8.409,93               |
|                                                | Id. 2. <sup>o</sup> .....   | 3.050,96               |
|                                                | Id. 3. <sup>o</sup> .....   | 1.454,27               |
|                                                | Id. 4. <sup>o</sup> .....   | 1.310,38               |
|                                                | Grúas chicas .....          | 319,69                 |
| 8.409,93                                       | 7.746,38                    | 6.493,95               |
| 4.175,31                                       | 1.633,31                    | 346,07                 |
| <b>MUSEL</b>                                   |                             |                        |
| Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P. .... | Cargaderos .....            | 24.307,11              |
|                                                | Grúas chicas .....          | 2.145,83               |
| 24.307,11                                      | 26.944,12                   | 1.661,27               |
| <b>GIJÓN-DARSENA</b>                           |                             |                        |
| Vías de Langreo. - Cargadero del F. C. ....    | Cargaderos .....            | 2.254,08               |
|                                                | Muelles .....               | 388,00                 |
| 2.254,08                                       | 3.088,43                    | 444,00                 |
| 388,00                                         | 444,00                      |                        |
| <b>Totales en las dos decenas. ....</b>        | <b>43.640,25</b>            | <b>52.452,84</b>       |
| <b>AVILÉS</b> .....                            | 14.976,00                   | 15.916,00              |
| <b>SAN ESTEBAN DE PRAVIA</b> .....             | 14.762,00                   | 23.468,00              |

# S.A. FABRICA DE MIERES

Domicilio social y dirección: **ABBAÑA (Asturias)**

Dirección telefónica: **FÁBRICA-MIERES (Oviedo)**

Dirección telegráfica: **FÁBRICA-MIERES**

LINGOTE de afino y de moldería. - Hierros laminados. - CONSTRUCCIONES METÁLICAS: Puentes, calderas, vigas armadas, tinglados, mercados, vagones de hierro para minas y otros. - CARBONES propios para cok, gas y vapor. - COK superior para cubilotes y usos metalúrgicos y domésticos. - SUBPRODUCTOS DERIVADOS DE LA HULLA: sulfato de amoniaco, benzoles de diversos tipos, quitamanchas, solvent, etc., alquitrán deshidratado para carreteras, brea, naftalina.

**AGENCIA EN MADRID: Hortaleza, 3 - AGENCIA EN GIJÓN: Marqués de San Esteban, 22**



# INFORMACIONES VARIAS



## COMPRA VENTA DE BUQUES

Vapor «Gobelas», casco de acero; construido en el año 1888; de 2.467 tons. de registro bruto y 1.981 netas. Vendido por los Sres. Velilla y Candina, de Bilbao, en noventa mil pesetas, para ser desguazado.

## BUQUES PERDIDOS EN MARZO

La estadística de los accidentes marítimos y movimiento de buques en el registro oficial, que publica el «Bureau Veritas» correspondiente al mes de marzo último, acusa un considerable número de barcos desguazados que se eleva a 75.

Durante dicho mes, 96 vapores, 8 motonaves y 12 veleros han sido borrados del citado registro, los cuales pertenecían a las naciones siguientes: 7 a los Estados Unidos, 41 a Inglaterra, 2 a Francia, 21 a Alemania, 2 a Grecia, 3 a Italia, 3 al Japón, 6 a Noruega, 2 a España, 2 a Yugoslavia y los 7 restantes a otros diversos países, en cuanto a los vapores; y las motonaves 1 a los Estados Unidos, 2 a Inglaterra, 1 a Dinamarca, 1 a Holanda, 1 a Grecia y 2 a Noruega.

## LA PESCA EN IRLANDA

El señor delegado de Pesca de la región cantábrica, en circular de fecha 15 del actual, dice a esta Subdelegación, lo que sigue:

«Traslado a usted el siguiente despacho referente a la pesca en Irlanda, que remite a esta Delegación Regional el Excmo. Sr. Inspector General de Pesca, y que ha sido recibido en el Ministerio de Estado por el señor cónsul general de España en Dublín, para que se sirva darle la mayor publicidad entre los pescadores de esa comprensión, a quienes pueda interesar:

«Ante las quejas que estas autoridades re-

ciben de los habitantes de estos pueblos costeros y la actitud de esta prensa, reclamando medidas de protección para estos pescadores que, de antiguo se dedican a esta industria extractiva, es posible que de ahora en adelante la vigilancia en estas costas sea más estrecha y eficaz, por lo cual convendría que nuestros pescadores estuvieran al corriente de esos posibles propósitos por parte de estas autoridades marítimas, a fin de que cumplan exactamente las disposiciones aquí en vigor.»

## MEMORIA DE LAS CÁMARAS

### DE COMERCIO DE ASTURIAS

Las Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación de Oviedo, Gijón y Avilés han publicado conjuntamente una Memoria en la que compendian las estadísticas relativas a la importación de productos por los puertos de Asturias, transportes terrestres y marítimos, constitución y disolución de entidades mercantiles, industriales y marítimas, vida financiera, servicios postal y telegráfico, movimiento social y otras de marcado interés.

Agradecemos el envío de un ejemplar de dicha Memoria.

## LA CONSTRUCCIÓN DE BUQUES EN 1932

Según reciente estadística, los buques en construcción en el mundo de más de 100 toneladas de desplazamiento bruto, formaban en 1932 un total de 203 unidades, igual a 765.720 toneladas, las cuales repartidas por naciones, exceptuando a Rusia, de la que no se tienen datos, es como sigue: Inglaterra, 225.497 tons.; Francia, 101.675; Alemania, 80.310; Japón, 63.345; Estados Unidos (comprendidos los Grandes Lagos), 59.628;

Italia, 59.113; Suecia, 58.530; Holanda, 39.450; España, 33.412; Dinamarca, 20.785; Noruega, 10.195; Dominios británicos, 6.500; Bélgica, 4.860.

Las demás naciones no constan porque construían embarcaciones de menos de 100 tons., que, como hemos dicho, quedan exceptuadas de esta relación, o no tenían ningún buque en construcción.

Francia ocupa el segundo lugar, porque en sus buques en construcción va comprendido el trasatlántico «Normandie», que él sólo desplaza 75 tons. También el tonelaje de Inglaterra se ve muy aumentado por el coloso de la Cunard, al que se le calculan 73.000 toneladas.

EL TONELAJE AMARRADO EN SUECIA

Las últimas cifras referentes al tonelaje amarrado en Suecia, compiladas por la Asociación de Navieros de aquel país muestran que

ha habido una mejora considerable durante el mes de abril. Las cifras, que se refieren a los buques de más de 300 tons. brutas pertenecientes a navieros asociados, muestran que 219 barcos estaban amarrados el día 1.º de mayo contra los 264 que había en 1.º de abril, siendo, pues, la diferencia de 45 con 93.000 toneladas peso muerto. He aquí los datos en detalle.

| GRUPO<br>Tons. brutas | 1.º ABRIL |           | 1.º MAYO |           |
|-----------------------|-----------|-----------|----------|-----------|
|                       | N.º       | Ts. d. w. | N.º      | Ts. d. w. |
| 300 a 1.000..         | 79        | 61.000    | 59       | 44.000    |
| 1.000 a 2.000..       | 148       | 310.000   | 129      | 263.000   |
| 2.000 a 3.000..       | 24        | 87.000    | 18       | 66.000    |
| 3.000 a 4.000..       | 5         | 28.000    | 7        | 38.000    |
| 4.000 a 5.000..       | 2         | 14.000    | 3        | 21.000    |
| 5.000 a 6.000..       | 6         | 56.000    | 3        | 31.000    |
| o más.                |           |           |          |           |
| TOTAL.....            | 364       | 556.000   | 219      | 463.000   |

# Vda. e Hijos de ARREGUI

## DURANGO - Vizcaya

Fábrica y probadero de ANCLAS & CADENAS de ANCLAS bajo certificado del BOYD'S REGISTER - BUREAU VERITAS - MARINA DE GUERRA, etc.

**200.000 KILOGRAMOS DE POTENCIA**

**ÚNICOS EN ESPAÑA**

AGENTES DE VENTA - «PRODUCTOS INDUSTRIALES» Ltda.  
Apartado 179 BILBAO





# LEGISLACIÓN MARÍTIMA



NOMBRANDO UNA COMISIÓN PARA  
QUE PROCEDA A REVISAR LA CON-  
TABILIDAD Y SITUACIÓN ECONÓMICA  
DE LAS COMPAÑÍAS NAVIERAS DE-  
DICADAS AL TRÁFICO DE CABOTAJE

En cumplimiento de lo prevenido en el artículo 2.º del Decreto de 22 de julio último («Gaceta» núm. 185), que señaló las tarifas de máxima percepción de cabotaje,

Este Ministerio, de conformidad con lo propuesto por la Inspección general de Navegación y lo informado por la Intervención Central, ha tenido a bien nombrar una Comisión, formada por el Inspector Jefe de primera clase, D. Saturnino Montojo y Petero, y el Jefe de esa Subsecretaría, D. Antonio Segovia y Rodríguez, para que, ateniéndose a las instrucciones que les serán dadas por la Inspección general de Navegación, procedan a revisar la contabilidad y los resultados de la explotación y la situación económica de las entidades navieras dedicadas al tráfico de cabotaje, en sus oficinas centrales de Barcelona, Bilbao y Sevilla, cuya Comisión es inherente

a los destinos que cada uno desempeña y se declaran indemnizables por los días de duración con las dietas y gastos de viaje correspondientes, con cargo al capítulo 1.º, artículo único, concepto 104, Subsección 2.ª del presupuesto vigente, por hallarse comprendida en las prescripciones del Reglamento de 18 de junio de 1924.

Madrid, 13 de mayo de 1933.

CIRCULAR ACLARANDO LA FORMA EN  
QUE DEBE REINTEGRARSE EL LIBRO  
DE HORAS EXTRAORDINARIAS: - : - :

Surgidas dudas en algunas Delegaciones Marítimas sobre el libro de obras extraordinarias que están obligados a llevar los barcos como consecuencia de lo dispuesto en el Reglamento de trabajo a bordo de 31 de mayo de 1922, debe considerarse incluido entre los que figuran en el artículo 155 de la vigente ley del Timbre, a los efectos de su reintegro.

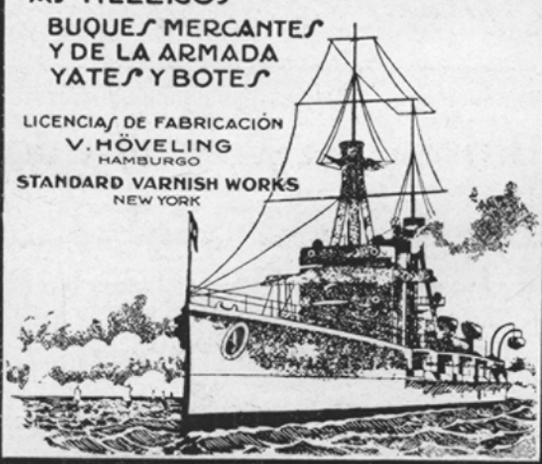
Esta Inspección general, de acuerdo con la Dirección general de Trabajo, hace saber para el debido conocimiento de las Autoridades de Marina, Armadores y demás per-

**MUÑUZURI S.A.**  
APARTADO 49  
**BILBAO**

**PINTURAS**  
SUBMARINAS,  
INDUSTRIALES y  
DECORATIVAS

PARA  
**ASTILLEROS**  
BUQUES MERCANTES  
Y DE LA ARMADA  
YATES Y BOTES

LICENCIAS DE FABRICACIÓN  
V. HÖVELING  
HAMBURGO  
STANDARD VARNISH WORKS  
NEW YORK

sonal a que el asunto afecta, que dicho libro de horas extraordinarias debe reintegrarse con arreglo a lo dispuesto en el artículo 155, toda vez que tiene carácter y surte en su caso los

efectos del mismo, al igual que el Diario de Navegación y libro de contabilidad que llevan los buques mercantes.

Madrid, 18 de mayo de 1933.

# 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**

## SENABRE

CORDELERÍA Y REDES  
VAPORES PESQUEROS

**VILLAJYOSA (ALICANTE)**

DEPÓSITOS EN:

**CADIZ:** Plocía, 13.

**BOUZAS (Vigo)** Avenida E. Cabello.

**VILLAJYOSA** (Casa Central).

TELÉFONOS:

N.º 2734

N.º 2724

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

## LA MARINA FERNANDEZ Y PELAEZ

— NAVIA —

Fábrica de harinas sistema Daverio — Fábrica de Pan

Armadores de los vapores

México, de 90 toneladas - Recalde, de 125 toneladas

Consignatarios de buques - Agentes de Vapores

Costeros S. A., de Santander y de las Compañías

Ibarra, Sota y Aznar y Trasmediterránea - Fábricas

de conservas en Ortiguera y Ribadeo.

Telegramas: MOLINOS NAVIA

Teléfonos: Oficinas Navia, núm. 4 - Almacenes Muelle, núm. 7 - Fábrica Ortiguera, núm. 6 - Fábrica

Ribadeo, núm. 64



*Lubrificantes "Atlantic"*

Minas de Respinedo

**JESUS FERNANDEZ**

OFICINAS:

Marqués de San Esteban, número 2

— GIJÓN —



## CASA DEL RIO

MUEBLES

INSTALACIONES DE OFICINAS

La mejor orientada en toda clase de instalaciones de negocios en todos estilos y clases

PIDAN PROYECTOS

OVIEDO

Uría, 28

## Joaquín Velasco

Langreo, 2

GIJON

Minas de Coto del  
Musel  
Carbones para Gas

VAPORES:

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

## ASTILLEROS PIÑEIRO

FERROL (La Graña)

Reparación de buques, máquinas y calderas. Fundición de toda clase de metales. Soldadura eléctrica y autógena.

Gran Carro Varadero montado sobre rodillos de acero, con calado máximo de 5,50 m. para buques hasta 1.000 tons. situado al lado de los Talleres con servicios de Grúa, agua, aire y energía eléctrica.

Para buques hasta 150 tons. ptas. 200 por varada y estancia en seco seis días. En mayor tonelaje precios convenidos, pero reducidos.

Teléfonos { Astillero N.º 2  
Domicilio N.º 8

## LUBRIFICANTES OLGOMTRA

ESPECIAGES PARA AUTOMÓVILES, MÁQUINAS MARINAS Y MAQUINARIA EN GENERAL

Oficinas: Marqués de Santa Cruz, número. 6 - Teléfono 3257

Almacenes: P. Progreso, núm. 3 - Teléfono 4088

OVIEDO

## Fábrica de Pinturas PULCHRA

Teléfono 3.800-SANTANDER

PATENTES «MATEOLA» - ESMALTES

PINTURAS - BARNICES - SECANTES

COLORES - ACEITES

AGUARRAS - BROCHERÍA

Venta exclusiva:

E. Pérez del Molino, S. A. -SANTANDER

## CONSTANTINO GARCIA Y GARCIA

COMPRA Y VENTA DE HIERROS  
Y METALES VIEJOS

CALDERAS DE VAPOR, marítimas y terrestres

Anclas patentes y antiguas

Cadenas, Grilletes, Tensores, Guardacabos,

Pastecas, Faroles, Muelles de Guardines, & &

CADENAS PARA PAREJAS DE PESCA

BALAGÓN, 13 y 24 (Natahoyo) - TELÉFONO 31-27

—◆◆◆ G I J O N ◆◆◆—

# JOSE SANCHEZ DEL BUSTO

EXPORTACION DE CARBONES

Dirección Telegráfica: } JOSANBUS  
» Telefónica: }

TELEFONO 20-91

Pi y Margall, 35 - 1.º

G I J O N

**REEM** suministrará a Vd. el tipo apropiado de aceite o grasa que preeise para sus máquinas, motores, etcétera.

Unicos importadores y distribuidores en España de tan acreditados lubricantes

## S. A. REEM

Apartado 111

O V I E D O

Teléfono 4038

## LA PRESERVATRICE PARIS

: 1864 :

SEGUROS DE TRIPULACIONES

Responsabilidad Civil de Farmacéuticos, Combinado de Automóviles, Complementario del de la Vida, Equipajes, Individual de viajes, Transportes, Robo, & . & .

REPRESENTANTE GENERAL:

**D. Eusebio Alvarez Cañedo**

San Bernardo, 107, bajo

G I J O N

## HIJO DE RAMON A. RAMOS

ARMADOR Y CONSIGNATARIO

Vapor «Ramón Alonso R.» Tons. 6.200 d. w.

» «María Dalmé de R.» » 4.200 »

» «Nuria R.» » 3.800 »

» «Manelina R.» » 3.450 »

» «Ricardo R.» » 2.200 »

» «María R.» » 2.200 »

» «Roberto R.» » 1.900 »

» «Manuela C. de R.» » 650 »

Servicio semanal entre Barcelona y Cartagena.—Servicio semanal entre Barcelona, Aguilas, Almería, Motril, Algeciras y Málaga, admitiendo carga y pasajeros.—Servicio eventual Barcelona-Gijón.

Paseo de Colón, 18 - Telegramas y telefonemas: RAMOS  
**BARCELONA**

# Juan Navarro Dagnino

Subdelegado de Pesca  
en La Coruña

**PUBLICISTA DE OBRAS NAUTICAS**

El giro-compás (Aguja giroscópica)

Manejo de las cartas marinas inglesas y españolas

Vocabulario marítimo inglés-español y español-inglés

Gran tratado de maniobra de buques "Arte Naval"

Edición española de las tablas de Newton y Pinto

Tratado de navegación "Manual del Oficial de Derrota"

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

Pedidos al autor.

## 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

## ALMACÉN DE EFECTOS NAVALES

DE  
**VIUDA MAÑUECO (SUCESSOR)**

Méndez Núñez, 8 - Teléfono 2256

**SANTANDER**

Pinturas, Cordelería y Cables. - Lubrificantes.  
Cotones, Correas, Amiantos. - Empaquetaduras  
Poleas de hierro y madera. - Faroles para buques

**SUCURSAL EN PUERTO CHICO**

## 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**

# VAPORES DE GUMERSINDO RIESGO VALLINA

— G I J O N —

Telegramas }  
Telefonemas } **RUDESCO**

**Teléfono 30-23**

**Apartado 142**

## 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 } ANGELVAREZ APARTADO NÚM. 31  
Telefonemas }

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 }

## Cía. T. V. LITORAL ASTURIANO (S. A.)

FUNDICION DE HIERRO Y BRONCE

LA MARUCA - TELÉFONO 191

Director: **ALADINO MENÉNDEZ**

Ingeniero Industrial

### REPARACIÓN DE BUQUES

Construcción y reparación de máquinas y calderas. Soldadura eléctrica y autógena

**SAN JUAN DE NIEVA AVILÉS** Teléfono 10

## S. A. ESPAÑOLA DE LUBRICANTES

ACEITES, GRASAS Y EFECTOS NAVALES IMPORTACIÓN DIRECTA

DEPOSITO PARA ASTURIAS:

# Vda. de DIEGO MURILLO

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

## AGENCIA MARÍTIMA GONZALEZ-ALEGRE HERMANOS

VIGO  
&  
VILLAGARCIA

### CONSIGNATARIOS DE BUQUES

SEGUROS MARÍTIMOS - FLETAMENTOS - COMISARÍA DE AVERÍAS  
DESPACHOS DE ADUANAS - COMISIONES - TRÉN DE GABARRAS

TELEG. }  
TELEF. } **ALEGRE**  
CABLE. }

A. B. C. code 6.ª Edic.

## TALLERES DE G. RIERA

— G I J Ó N —

(Próximos al puerto del Musel)

Teléfono 34-44

Reparación de buques. — Construcción de maquinaria y calderas para los mismos. — Reparaciones en general. — Talleres mecánicos. — Calderería. — Forja y Fundición.

**PLANOS INGLESES  
(FISHING'S CHARTS) ACOTADOS  
ESPECIALES PARA PATRONES  
DE PESCA**

PLANO DE PESCA A.—Desde Silleiro a Santa María con los pesqueros de Foudorces de Mira, Ericeira, Faraloes, Seno de Abraham, Risca, Aida, Balatina, Pombal, Mar de laxa, Mar Novo, Sines Vilanova Arrifana, Sardao, San Vicente, Cama da Vaca, Carvoeiro, Lagos, Borda dos Picos, Santa María, etc.—**PLANO DE PESCA B.**—Desde Espartel a Mazagán con los pesqueros de Arcila, Torres, Tres Santos, Larache, Cabeza de Vaca, Marmorah, Kinitra, Salé, Rabat, Casablanca, Arancor, Mazagán, etc.—**PLANO DE PESCA C.**—Desde Mazagán a Sim con los pesqueros de Katin, Mogador Sim a Porras, etc.—**PLANO DE PESCA F.**—Desde Mogador a Ghir con los pesqueros de Sim, Sin Tierra, Mar de N. W. Tefelnech, Oficina, Cabezas, Leonor, Viñeta, Cabeza del Cabo, etc.—**PLANO DE PESCA G.**—Desde Ghir a Juby (28 o N.) con los pesqueros de los 60 brazos. Ghir, Cabeza del Cobo, Mar de los Calanes, los 100 brazos, Carretera, Santa Cruz, las 30 Millas, Río Mesa, Agula, Fogo, Hill, Nun, La Curva, Juby y Banco la Concepción.—**PLANO DE PESCA Ha.**—Contiene las Islas Terceras y la situación de un Banco de pesca abundantísima.—**PLANO DE PESCA I.**—De Juby a Cabo Blanco del Sur con los pesqueros de los Matillos, Sakiet, Bojabor, Barreras, Franceses, Peña Grande, Barbas, Río de Oro, Agüera, etc.

Para pedidos dirigirse al

**Capitán, MIGUEL MORALES ALMIÑANA**

ISAAC PERAL, 32 - 2.º - CADIZ

Enviándole 100 pesetas por giro postal, importe de cada plano

**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**

**FERNANDO GARCIA CASTILLO**

CONSIGNATARIO DE BUQUES

**FLETAMENTOS**

Agente de **VAPORES COSTEROS S. A.**, Bilbao

Dirección telegráfica y telefónica: **TREVIOR**

Teléfono 1.862 - Oficinas: Calderón, 15, 1.º

**SANTANDER**

**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**

# HIJOS DE ANGEL OJEDA

ARMADORES DE BUQUES PESQUEROS

FABRICA DE CONSERVAS

Talleres mecánicos especializados en reparaciones para buques pesqueros.  
Construcción de máquinas marinas, máquinas para dinamos, centrifugas, etc., etc.

Telegramas: OJEDA

TELÉFONO N.º 19-37

ARTILLERIA N.º 46

**GIJÓN**

## 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 África y Baleares. Línea comercial mensual a América del Sur)

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

Tampa Inter-ocean Steamship Cº de New-Orleans, LA.

(Servicio regular entre los puertos del Golfo y España)

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

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

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

**GIJÓN**

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-1.º

Apartado 71 - Teléfono 18-00

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

Fábrica en

**LUCHANA - ERANDIO**

(Bilbao)

MARCA

REGISTRADA



**HOLZAPFEL**

Unicos agentes y fabricantes

en España de las afamadas

Pinturas "HOLZAPFEL"

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

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

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

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

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

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

«FUNNEL PAINT». — Pintura ignífuga para chimeneas.

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

«DANBOLINA», «LAGOLINE». Esmalte «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 guardar sumos depósitos, además, en las principales poblaciones de España

Agente en Gijón: C. de Zabala

Id. en Oviedo: Paulino G. González