



AÑO IV

GIJÓN 15 DE JUNIO DE 1933

NÚM. 64

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 ADUANAS

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

EFECTOS NAVALES Y LUBRICANTES MONASTERIO (S. A.)

ALMACENISTAS DE EFECTOS NAVALES

IMPORTADORES DE ACEITES
Y GRASAS LUBRIFICANTES

Lubrificantes MONASTERIO (Marca Registrada)

Telegramas y Telefonemas: MONASTERIO

TELÉFONO 27-00 — APARTADO N.º 60

Marqués de San Esteban, n.º 22

GIJON

Correo: Apartado 90

TELÉFONO 24-00

A. PAQUET

Telegramas

Telefonemas

PAQUET

CONSIGNATARIO DE BUQUES

Muelle, 2, 4 y 6—GIJON

AGENCIA DE ADUANAS

Compañía Trasmediterránea — C.ª G.ª Transatlántique

CARGA Y PASAJE

PENÍNSULA - AFRICA - CANARIAS

CUBA - MEJICO - ESTADOS UNIDOS

AGENCIA CONSULAR DE FRANCIA

SOCIEDAD PETROLIFERA ESPAÑOLA.-MADRID

"SHELL"

LUBRIFICANTE PERFECTO

"FLINTKOTE"

ANTICORROSIVO - IMPERMEABLE - AISLANTE

ASFALTOS Y EMULSIONES ASFÁLTICAS

DOMINGO MUMBRÚ

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS

BARCELONA

Telegramas } DOBRÚ
Telefonemas }

VIA LAYETANA, n.º 12 - 1.º

Teléfono núm. 13327

"ASTURIAS MARÍTIMA"

TARIFA DE ANUNCIOS POR INSERCIÓN

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



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

Villagarcía 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:

CORESA

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.



“EL ÁNCORA”

EFECTOS NAVALES

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

ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

GIJÓN

MUELLE, 30

TELÉFONO 31-38

Direc. Telg.: ÁNCORA

Cecilio Letamendia

CONSIGNATARIO DE BUQUES

AGENTE DE ADUANA

AGENTE DE VAPORES COSTEROS, S. A. - BILBAO

SEGUROS MARÍTIMOS :: CARBONES

Dirección telegráfica y telefónica: **CELE**

Teléfono núm. **5.226**

PASAJES (Guipúzcoa)

ROQUE DE ELEXPURU

BILBAO

Exportación de madera para minas

A. de Mazarredo, 16 - Teléfono 12558

Representante para Asturias:

CONRADO PINEDA

Langreo, 1 :: **GIJÓN** :: Teléfono 24-91

SCOTT'S CODE 10 TH.

Teléfonos 30900, 30908 y 30909

Dirección {

Telegráfica
Telefónica }

Ferrer-Grao
Peset-Madrid
Peset-Tarragona
Suñer-Sete
Suñer-Burdeos

FERRER PESET, S. A.

NAVIEROS - CONSIGNATARIOS - AGENTES DE ADUANAS

Agentes de la Compañía Naviera SOTA Y AZNAR, de Bilbao

SUCURSALES: MADRID, Nicolás María Rivero, 4 y 6 — TARRAGONA, Rebolledo, 19

Casa en Sete (Francia) Ferrer Peset & Viguier, 10, Quai de Bosc

Casa en Burdeos (Francia) Ferrer Peset y & Viguier, 72, Cours de L'Intendance

GRAO - VALENCIA, MUELLE, 10 Y 11

NICOLAS LAFUENTE

ARMADOR Y CONSIGNATARIO

Velasco, 15 - bajo **SANTANDER**

VAPORES

Astillero.	480 tons.
Juanes	200 »
Aller.	200 »
Vito	180 »

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

Telefonemas {	LAFUENTELORZA	Telefonos {	Domicilio: 1.722
Telegramas {		Oficina: 1.187	

CABO DE PEÑAS, S. A.

Fábrica de Conservas de Pescados

LUANCO

(ASTURIAS)

Telegráfica: PEÑAS :: Teléfono n.º 2

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

GIJÓN

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 - NAVIGACIONE 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**

Telefonos { 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 24 ♦ Telegráfica: Vega ♦ Teléfono 19-00



AÑO IV

GIJON 15 DE JUNIO DE 1933

NÚM. 64

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

## ANTE UN PROYECTO

---

# LA FUSIÓN DE LAS JUNTAS DE OBRAS DE PUERTOS DE ASTURIAS

---

Hace algunos días los elementos representados en la Junta de Obras del Puerto se sintieron alarmados porque circuló el rumor de que el Ministro de Obras Públicas iba a dictar un decreto fusionando todas las Juntas de Obras de los puertos de Asturias, centralizándolas en un sólo organismo, que residiría en Gijón, y el cual tendría una sólo dirección técnica y otra administrativa. La noticia causó también mal efecto en los puertos de Avilés y San Esteban, a los que se quitaba personalidad al suprimirles su Junta de Obras, y por ello hubo de celebrarse el domingo día 4 una asamblea de fuerzas vivas en Avilés, en la que se acordó protestar ante el Ministro de su pretensión.

También en Gijón se celebró otra reunión de fuerzas vivas en el Ayuntamiento, adoptándose el acuerdo de marchar a Madrid en unión de los avilesinos para protestar de lo

que se intentaba y decir al Ministro que les extrañaba se llevare a cabo esta reforma sin haber solicitado antes una información de las partes interesadas, pareciéndoles este el verdadero camino a seguir, pues se suponía que lo que se intentaba habría de perjudicar a Gijón, porque en el nuevo organismo habrían de tener preponderancia los elementos oficiales sobre los usuarios del puerto. Otra de las causas en que se apoyaban los que recusaban el proyecto era la de que siendo el puerto de Gijón el de mayores ingresos, cuando haya necesidad de atender a la mejora de todos los puertos, será aquí donde se aumenten las tarifas, y además, se cree que la subvención del Estado alcanzará menos a cada puerto si se pide en globo, que arrancándola cada uno por su cuenta.

Esto sin contar otras razones que se aducen como que la preponderancia de los téc-

nicos anulará siempre la acción de los usuarios y que representará un problema el amortizar o dar colocación a todo el personal existente en las distintas Juntas, que al depender de una sólo habrá de simplificarse necesariamente.

En el proyecto parece que se daba también representación en la Junta a los obreros y a los empleados en esta forma: un vocal por los empleados y otro por los obreros de la Junta de Obras del Puerto y un tercero por los trabajadores de la carga y descarga.

Para oponerse, por tanto, a este proyecto a Madrid fueron comisiones de Avilés y Gijón, con objeto de entrevistarse con el ministro de Obras Públicas, cosa que pudieron lograr, al mismo tiempo que se publicaba una orden de este Ministerio disponiendo la centralización de las Juntas de Obras de Puertos de cada provincia, extendiendo el sistema a toda España, por lo cual se vino en conocimiento de que no se trataba solo de Asturias.

El ministro manifestó a los comisionados que tenía formado el proyecto de realizar esas centralizaciones de Juntas, y que en cuanto a las de nuestra provincia no tenía inconveniente en oír el informe de las entidades interesadas, según se le pedía y hasta llegó a pedirles que le formularan ellos un proyecto en un

plazo razonablemente breve, para que viesen que no quería legislar en contra suya, pero que no permitiría que el proyecto se enterrase.

Los comisionados se mostraron muy satisfecho del resultado de su gestión, entendiendo que habían conseguido del ministro bastante más de lo que esperaban, por lo cual regresaron a Asturias muy esperanzados de que no habrían de sufrir perjuicio.

¿Este sería, por otra parte, tan grande como se suponía? No se puede responder con exactitud a esta pregunta. La crisis del Gobierno de estos días impidió a los comisionados hacer otras gestiones, esperándose que éstas puedan realizarse cuando la normalidad del Gobierno esté asegurada.

Encargados los comisionados, por benevolencia del ministro de Obras Públicas, de redactar el proyecto de la nueva Junta de Obras de los Puertos de Asturias, a lo que debe tenderse en él principalmente es a aunar los intereses de todos sin perjudicar a ninguno de ellos, ni beneficiar a uno determinado en detrimento de los demás. Labor difícil, seguramente, pero por ello tanto más meritoria porque servirá para que cada uno de los elementos que intervienen en la vida de los puertos trabajen por la mayor prosperidad de éstos con toda fe, perseverancia y entusiasmo.

## ANTONIO SUARDIAZ VALDES

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

*Servicio de cabotaje entre puertos del Cantábrico*

### F L O T A

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





# MERCADO DE FLETES

Cada día que pasa un mayor pesimismo se apodera de este mercado cuyo desenvolvimiento se entorpece ante la crítica situación de la industria hullera, y las pocas esperanzas que existían se han desvanecido al conocerse la decisión adoptada por varios almacenistas de carbón, los cuales han desistido de volver a contratar buques para viajes consecutivos para el transporte de sus requerimientos, al terminar éstos los compromisos anteriores. Únicamente se tienen noticias de que una entidad catalana, al finalizar uno de estos contratos, ha vuelto a tomar otro buque, consiguiendo una rebaja de 0,30 ptas. del flete convenido con el anterior.

El tonelaje para el Cantábrico y Galicia,

o sean los buques de pequeño porte, sufren idénticas consecuencias que el mayor destinado a navegaciones al Sur y Mediterráneo. El mercado de fletes es objeto de una constante oferta de barcos de todos los tamaños que no encuentran colocación a ningún tipo de flete. Los fletadores, ante este asedio de ofertas que algunos armadores hacen en forma desesperada por los tipos completamente ruinosos, que admiten, llegan a concertar operaciones ventajosas para ellos y de pérdidas importantes para los navieros, que sólo pretenden dar entretenimiento a sus buques, y esperanzados en una posible reacción del mercado, antes de decidirse a un amarre, aunque el mantenerlos navegando tal como están hoy lesione sus intereses.

## ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

### GIJÓN a

|                    |           |             |         |
|--------------------|-----------|-------------|---------|
| Pasajes.....—Vp.   | 700 ts.   | Ptas. 12,50 | Norte.  |
| San Sebastián..— » | 300 ts.   | » 11,50     | Langreo |
| Zumaya.....— »     | 330 ts.   | » 12,50     | íd.     |
| Id.....— »         | 180 ts.   | » 12,50     | Norte   |
| Bilbao.....— »     | 700 ts.   | » 9,50      | Langreo |
| Id.....— »         | 240 ts.   | » 10,—      | íd.     |
| Id.....— »         | 400 ts.   | » 7,—       | Norte.  |
| Santander....— »   | 1.500 ts. | » 7,—       | íd.     |
| Vigo.....— »       | 400 ts.   | » 12,50     | Langreo |
| Id.....— »         | 250 ts.   | » 13,50     | Norte.  |

|                 |           |            |         |
|-----------------|-----------|------------|---------|
| Cádiz.....—Vp.  | 700 ts.   | Ptas. 16,— | Norte.  |
| Sevilla.....— » | 800 ts.   | » 15,—     | Langreo |
| Vinaroz.....— » | 2.100 ts. | » 15,—     | Norte.  |

### PRAVIA a

|                 |           |            |
|-----------------|-----------|------------|
| Coruña.....—Vp. | 1.000 ts. | Ptas. 9,50 |
|-----------------|-----------|------------|

### RETORNOS:

|                      |                   |           |
|----------------------|-------------------|-----------|
| Bilbao-Musel....—Vp. | 1.000 ts. mineral | Ptas. 5,— |
| Bilbao-Pravia....— » | 450 ts. cemento   | » 9,—     |
| Cádiz-Gijón.....— »  | 700 ts. sal       | » 12,—    |
| Ribadeo-Musel...— »  | 200 ts. pinos     | » 9,—     |

# GUMERSINDO JUNQUERA

## GIJON - MUSEL

Armador - Consignatario de Buques  
Carbones - Fletamentos



TELÉFONO 17-00

APARTADO 176

### VAPORES

|                      |             |
|----------------------|-------------|
| 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 Trasm-  
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 eru-  
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

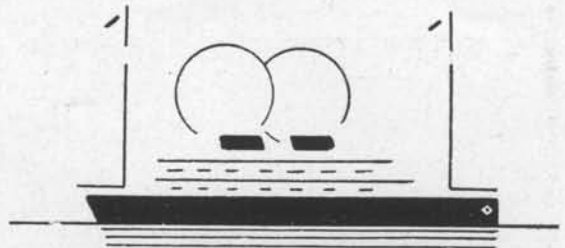


Poco, o mejor dicho, nada nuevo, puede decirse de este mercado, en lo que se refiere a su actual situación, puesto que es la misma que se ha reseñado para la segunda quincena del mes de mayo último. Es decir, los menudos continúan almacenándose en las plazas de las minas y sus «stocks» van en considerable aumento, sin que las empresas puedan librarse de tales existencias a pesar de sus constantes esfuerzos para conseguirlo; los cribados, galletas y granzas comienzan también a abundar, aunque no alcanzan todavía grandes proporciones debido a las medidas de producción limitada que se han impuesto, pero aún así, algunas minas han tenido que reducir la explotación acordada como tope maximum permitido.

El ambiente general en toda la cuenca hollera asturiana es cada vez más pesimista y los rumores de aterceramiento en los trabajos de las minas se hacen más intensos, entendiéndose que no habrá más remedio que recurrir a la implantación de tales medidas como único medio para contrarrestar el crítico estado actual de gran restricción en la demanda de los carbones. No obstante, hay la esperanza

de que la Comisión Interministerial que estudia este problema apunte alguna solución encaminada a resolverlo y pueda evitarse una determinación tan lamentable como sería la de restringir todavía más la producción hollera.

Por los motivos antes apuntados, pocos son los buques que en la actualidad se encuentran al cargue, habiendo, como consecuencia de esto, mayor rapidez en los despachos que se vienen haciendo a los pocos días de llegada a puerto. Por otra parte, la escasez de pedidos, permite a las minas servir activamente los que se les demanda, y así queda demostrado con los embarques realizados por los puertos de Asturias en la primera decena de este mes que fueron así: Gijón-Musel, 50.873 toneladas; San Esteban de Pravia, 30.185, y Avilés, 18.450 toneladas.



## FEDERACION DE SINDICATOS CARBONEROS DE ESPAÑA

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

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

Dirección tele { gráfica } FEDERACIÓN  
                                  { fónica }

Para consumos de buques deben dirigirse los pedidos al

**Sindicato Carbonero Asturiano - Palacio Valdés, 1 - OVIEDO**

Teléfono 1524

:-: Dirección telegráfica y telefónica: SINDULLERO

# LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO

Por VICTORIANO CASTAÑO SANJUAN de la Escuela Social de Madrid

La profunda repercusión que la legislación social ejerce sobre toda la industria, justifica sobradamente que a ella dediquen algunas páginas, las publicaciones que se precian de bien orientadas e informadas.

A medida que los partidarios del intervencionismo del Estado en los conflictos del trabajo, lograban ir plasmando en la realidad sus pretensiones de someter éstos al amparo oficial, se observaba que, mientras unos países concedían a los obreros de sus industrias determinados beneficios, otros, por el contrario, permanecían casi totalmente apartados de esa corriente protectora.

La competencia mercantil que éstos podían hacer a los primeros, obligó a pensar bien pronto, en la necesidad de reglamentar aquel estado de cosas. Una de las ramas de la industria más afectada por tales diferencias de trato fué la de transportes marítimos: los armadores de distintas nacionalidades concurrían a los mismos mercados de fletes, donde los buques de aquellos países que menos se habían ocupado de mejorar la vida de los trabajadores encontraban, precisamente a expensas de su abandono, una causa para competir con los de aquellas naciones más avanzadas en el orden social—entre otras que no son del caso—cuyo ejemplo era un deber imitar.

De otra parte y coincidiendo con esta des-

igualdad, aparece la tendencia de una parte de la clase trabajadora organizada, formulando en diversos Congresos y Reuniones, el propósito de articular un proyecto de organismo legislativo internacional.

Gran importancia tuvieron también, ya antes de la guerra europea, los Congresos que la Asociación para la Protección Legal de los Trabajadores—hoy Sociedad para el Progreso Social—consiguió organizar los años 1906 y 1913, en los cuales se prepararon varios Convenios diplomáticos, que afortunadamente llegaron a ser leyes en algunos países.

Todos estos movimientos fueron los más destacados precursores de la actual Organización Internacional del Trabajo, que como antecedente inmediato, ha tenido el Tratado de Paz firmado en Versalles para terminar la Gran Guerra y en cuya Parte XIII se establece esa aspiración internacional, consagrándose por primera vez en la Historia, los derechos obreros en un documento de aquel carácter.

En esta parte XIII, titulada «Trabajo», se ordena crear una Organización Permanente del Trabajo, compuesta de los mismos miembros soberanos constitutivos de la Sociedad de las Naciones; pero formando una Entidad moral distinta de ésta y cuyo objeto será mejorar la situación de los obreros. La Organización comprenderá:

1.º—Una Conferencia general de los Representantes de los miembros.

2.º—Una Oficina Internacional del Trabajo, bajo la dirección de un Consejo de Administración.

Actualmente son 57 los Estados adheridos a la Organización—los mismos que forman parte de la Sociedad de las Naciones, excepto Costa Rica y Brasil—todos ellos con idénticos derechos y obligaciones. Cada uno, puede enviar a la Conferencia, que se reunirá por lo menos una vez al año, cuatro Representantes: dos, delegados del Gobierno; uno, de los patronos y otro, de los obreros. Cualquiera de ellos, representa un voto para los acuerdos, que tendrán validez si son aceptados, al menos, por los dos tercios.

Se reunió por primera vez la Conferencia Internacional del Trabajo, en Washington, el año 1919. La segunda reunión se celebró en Génova, el año 1920 y a partir de este año se han verificado todas en Ginebra.

Es conveniente fijar bien, que la Organización Internacional del Trabajo, no es un Super-estado con dominio absoluto sobre los miembros componentes y por tanto con facultades legislativas para imponer sus acuerdos, sino un órgano conciliador y consejero, que ni siquiera puede rozar en lo más mínimo la soberanía e independencia que las naciones han sabido muy bien salvaguardar. Por eso, sus acuerdos tienen siempre la calidad de proyectos, en una de estas dos formas: de *recomendación*, si se trata simplemente de orientar a las naciones cuando desarrollen su legislación sobre la materia y de *convenio*, si el acuerdo internacional ha de ser ratificado por los Estados miembros.

Hasta la Conferencia última—año de 1932—han sido aprobados 33 proyectos de

convenio, entre ellos los siguientes de especial interés para nosotros: *edad de admisión al trabajo marítimo, indemnización por naufragio y colocación de los marinos* (año 1920); *edad mínima de admisión de los adolescentes en pañoles y calderas y examen médico obligatorio de los niños y adolescentes empleados a bordo* (año 1921); *inspección de los emigrantes a bordo, contrato de enganche de los marinos y repatriación de los marinos* (año 1926); *indicación del peso en los grandes bultos transportados por barcos* (año 1929) y *duración de la jornada de trabajo en las minas de carbón* (año 1931).

Como puede apreciarse, la industria del mar ha sido, de un modo destacadísimo, la más afectada en cuanto al número, por los acuerdos de la Conferencia, ya que el resto de los convenios firmados, se refieren casi todos a la industria en general.

Se han registrado, hasta el mes de abril último, en la Oficina Internacional del Trabajo, 502 ratificaciones de convenios, ocupando España el primer lugar con 30, a la que siguen: Bulgaria y Luxemburgo con 27, Bélgica e Irlanda con 21 y Yugoslavia con 20 ratificaciones. Alemania ha ratificado hasta la fecha, 16 convenios, Francia y Gran Bretaña 18, Italia y Polonia 17 y Portugal 8.

Complementando la misión de la Conferencia, existen unas Comisiones integradas bien por técnicos, bien por representantes patronales y obreros, cuya finalidad es orientar a la Oficina. Entre las primeras, figura la Comisión Paritaria Marítima, compuesta de cinco representantes de los Armadores, cinco de los Marinos y un número igual de Patronos y Obreros que formen parte del Consejo de Administración de la Oficina. Hasta la fecha, ha examinado esta Comisión, proble-

mas de gran importancia para la industria del mar, como son: *las condiciones de trabajo en la industria de pesca, el seguro de los marinos y estibadores, el seguro contra el paro forzoso, las horas de trabajo en la marina mercante, el Código o Estatuto de los marinos, etc., etc.* La confección de este Código o Estatuto, se acordó en la Conferencia reunida en San Sebastián por la Comisión de que tratamos, el año 1924.

La Oficina Internacional del Trabajo— B. I. T.—, está constituida por funcionarios especializados en los problemas obreros y es el elemento técnico de la Organización. Está controlado su funcionamiento, por un Consejo de Administración, formado por 24 miembros: 12 Representantes de los Gobiernos, 6 de los patronos y 6 de los obreros.

Constituyen el armazón, por así decirlo,

de la Oficina, cuatro Divisiones independientes, cuyos títulos dan idea de su labor: División diplomática, de investigaciones, de relaciones e informaciones y administrativa.

Es misión de la Oficina, en primer lugar, organizar y preparar las Conferencias y ejecutar sus acuerdos y, en segundo lugar, realizar cuantas informaciones requiera la reglamentación internacional del trabajo, publicarlas y difundirlas lo más ampliamente posible, entre todos los elementos interesados.

Para esto último, tiene establecidas en diversos países, Oficinas nacionales de correspondencia y Corresponsales nacionales, que secundan ardientemente esta difusión.

En la actualidad, es Director de la Oficina Internacional del Trabajo, H. B. Butler y Corresponsal nacional en España, A. Fabra Ribas.

## 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**

## 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



# MERCADOS EXTRANJEROS



## FLETES

El tono general de los mercados es débil y las transacciones son escasas y de poco volumen. En el sector oriental parecía acusarse alguna firmeza, pero los cargadores no se resuelven a seguir una tendencia alcista y, así, resulta difícil negociar. El sector occidental continúa deprimido y la demanda, que en el Danubio mostrábase activa, ha vuelto a moderarse. En los carbones, el mercado exterior, no presenta apenas demanda y hay mucho tonelaje disponible.

En la zona del Plata el tonelaje es limitado; pero por la escasa demanda solo se consigue mantener las cotizaciones estacionadas. De Bahía Blanca a Amberes se ha fletado a 13/- para buques de mediano tonelaje; también se han hecho fletamentos desde Santa Fe a Montreal al tipo de 20/- con vapor de análogas características.

La depresión tiende a acentuarse en el sector norteamericano, debido a la pasividad de la demanda. Los fletes para granos, de Montreal a Reino Unido, se hacen a tipos tan moderados como el de 1/- por q. r. Las cosechas de Europa han sido lo bastante favorables para que los cargamentos de trigo escaseen más todavía y vengán a empeorar las condiciones de este mercado. Crece la demanda de azúcar de Cuba, pero los cargadores no se apresuran y los fletes no experimentan mejoría, a causa de la amplitud de las ofertas y de la flojedad de los mercados occidentales.

En la zona oriental que se presentaba con rasgos menos pesimistas, los cargadores no se arriesgan en las demandas. El máximo conseguido en los fletes ha sido de 23/- para los puertos meridionales; pero este tipo no basta para lograr la afluencia de tonelaje.

En el Danubio, el comercio entre puntos próximos, tiene una demanda moderada.

## CARBONES

En el sector de Cardiff, el mercado de los carbones de vapor sigue caracterizándose por su flojedad. Hay exceso de ofertas en los cribados, pero los tipos de medianos y menudos no abundan. Disminuyen los vapores a la carga en el puerto de Cardiff y aumenta el número de ellos en Newport. No han experimentado variación los aglomerados y hay existencias abundantes de maderas para minas.

Las transacciones no son muy activas en la zona de Swansea por la persistencia de una demanda muy limitada. Se sostienen bien las clases superiores de cribado; las clases intermedias se ofrecen mucho y las cotizaciones no son regulares porque la demanda continúa retraída. Las variedades de finos no hallan tampoco demanda favorable y los precios son débiles.

El mercado de Newcastle es más firme. Los carbones de vapor se ofrecen, pero aun así, se cotizan bien. Las variedades superiores de Tyne y de Durham abundan y con buena cotización, escaseando en cambio, las calidades medianas. Los menudos se resienten de una oferta escasa. En los carbones para gas se solicitan mucho las calidades superiores. Abundan mucho, sin embargo, las variedades de inferior calidad.

Continúa la impresión favorable en la zona de Glasgow para las granzas gruesas. Las primeras clases de los carbones de vapor tienen mucha salida. La demanda interior continúa estacionada.

En el mercado de Hull se registraron muy pocas transacciones. Como el trabajo en la zona minera no es normal, las ofertas, este mes, son débiles. En todas las variedades, los precios se sostienen firmes. En el carbón de vapor hay más actividad, pero aquí no es difícil hallar oferta.

# 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 MARITIMA

**Alcalá, 16 - MADRID**

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

Aparatos automáticos de alarma de los mismos sistemas

### SONDAS ULTRASONORAS LANGEVIN FLORISSON

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

**Pídanse detalles y presupuestos a**

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

a sus inspecciones de: Barcelona: Gran Vía Layetana, 3; Bilbao: 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 Rios, 31-Vigo.



# Eficiencia del moderno buque de carga

Un naviero británico de reconocida experiencia fué el primero en hacer la afirmación, después tan repetida, de que «en las condiciones actuales del mercado mundial de fletes, no existe buque alguno, por económico que sea, que por sí mismo pueda ganar para cubrir su depreciación». El tema ha sido estudiado desde diversos puntos de vista y en este artículo no pretendo otra cosa que ofrecer uno de los múltiples aspectos del problema.

Las cifras y datos en que vamos a basarnos se refieren al tipo de vapor moderno de carga sin línea fija (*tramp*) y de 9.000 tons. de peso muerto, 1.000 caballos de potencia indicada y 9 nudos de marcha media con buen tiempo; es decir, el tipo a que se refirieron las discusiones de la reciente asamblea de la Institución de Arquitectos Navales. La maquinaria de este vapor desarrolla una potencia motriz de 1 h. p. por cada 1,25 libras de carbón en cada hora, pero en viajes como los de la línea del Plata esta potencia queda algo disminuída por las condiciones variables del tiempo. Puede, pues, calcularse que el consumo medio de este tipo de buque es de unas 17 tons. de carbón por día.

Los datos efectivos que poseemos se refieren, precisamente, a tres viajes realizados en la mencionada línea. El primero, de ida y vuelta, desde Rosario y Buenos Aires a Hull y los otros dos, en iguales condiciones desde los citados puertos a Belfast y Amberes, respectivamente. El tipo del flete fué de 14/6, con 6 peniques menos para Amberes, 7.500

tons. al tipo total y 1.000 a 1/3 menos. El fletamento de los dos primeros viajes ascendió a £ 5.795, con deducción del 5 por 100 y en el viaje restante a £ 5.593. En todos ellos se concedieron dos días para cargar el carbón de consumo, 15 para el cargamento contratado, 29 para el viaje de ida y 31 para el de retorno, o sea, en total 77 días. Para la descarga se concedieron ocho días para el primer viaje, 20 días para el segundo y 8 para el tercero. Los gastos se calculan en lo siguiente para cada viaje: £ 180 por embarcar el carbón de consumo; £ 1.400, por gastos de carga en el Plata, £ 320 por despacho y £ 32 por día de gastos de viaje. El costo de la descarga varía, siendo de £ 900 en Hull, £ 960 en Belfast y £ 700 en Amberes. El carbón consumido es una mezcla procedente de Gales, cuyo costo es de 15/6 por ton. y se calcula que el consumo durante el viaje es de 1.200 tons., más 40 para el de regreso desde Amberes a Gales. Estas cifras pueden resumirse como siguen:

|                    | VIAJE A<br><i>Libras</i> | VIAJE B<br><i>Libras</i> | VIAJE C<br><i>Libras</i> |
|--------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Gastos del viaje.. | 2.270                    | 3.140                    | 2.780                    |
| Carga y despacho   | 1.900                    | 1.900                    | 1.900                    |
| Descarga.....      | 900                      | 960                      | 700                      |
| Carbón.....        | 5.520                    | 6.000                    | 5.380                    |
|                    | 930                      | 930                      | 960                      |
| Flete obtenido..   | 6.450                    | 6.930                    | 6.340                    |
| Pérdida.....       | 5.795                    | 5.795                    | 5.593                    |
|                    | 655                      | 1.135                    | 747                      |

Como se ve, en todos estos viajes el buque pierde dinero, a pesar de tratarse de uno de los tipos más eficientes y económicos de vapor de carga. Todo ello sin tener en cuenta contingencias adversas, como retrasos debidos al mal tiempo y otros muchos que aumentan eventualmente la cuantía del quebranto.

Un factor importante en el cálculo del resultado financiero de uno de estos viajes lo constituye el costo de la descarga en el puerto a que se le envía. Y a este respecto, debe advertirse que en nuestros datos que anteceden este factor pudiera haber sido mucho más oneroso de haberse tratado de otros puertos. Con lo que la pérdida sería naturalmente mayor.

En resumen: un barco del tipo más moderno, de 9.000 tons., hace tres viajes en la línea del Plata con un consumo medio de 17 tons. de carbón por día; estos viajes le han ocupado durante 270 días y a un tipo de flete de 14/6, por término medio, pierde 2.537 libras. Sus desembolsos han ascendido a £ 16.900 y su consumo de carbón a £ 2.820, mientras que el importe líquido del flete es sólo de £ 17.183. ¿A qué tipo básico de flete podrá ganar lo suficiente para cubrir sus desembolsos y su consumo de carbón? Pues lo menos a 16/6, con cuyo tipo podría cubrir todos sus gastos y realizar un modesto beneficio.

En cualquiera de los tres viajes considerados un aumento de una tonelada por día en el consumo de carbón equivale a un recargo en los gastos de 55 libras, con el carbón al precio de 15/6 la tonelada. Tal recargo implica la necesidad de aumentar aún en 1 1/2 peniques por tonelada el tipo de flete señalado como mínimo. Tendremos, pues, que si un buque moderno de 9 nudos de marcha y 17

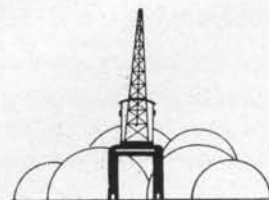
toneladas de consumo diario requiere, para operar con beneficio, un flete mínimo de 16/6, los barcos más viejos, con un consumo diario de 21 toneladas requerirán un tipo de 17/, los de 25 tons. 17/6, los de 29 toneladas 18/ y así sucesivamente.

Refiriéndonos ahora a los gastos del buque en ruta que antes fijamos en 32 libras por día, deberemos notar que estos gastos (compuestos del importe total de los sueldos y salarios, seguro marítimo, avituallamiento, reparaciones, lubricantes, etc., etc.) tendrán que ser reducidos, dentro de ciertos límites, para equilibrar cualquier aumento en la cuenta del carbón a que acabamos de hacer referencia. Es decir, que los buques viejos no podrán operar en absoluto sino a costa de una reducción forzada de inevitables repercusiones en los gastos generales de ruta.

Antes decíamos que un barco que consuma por término medio una libra de carbón por caballo-hora en un viaje de pruebas con buen tiempo puede llegar a consumir hasta 14 tons. diarias en el servicio ordinario de la línea del Plata. Ese buque representa, sin embargo, el tipo más alto de eficiencia y economía que es posible obtener hoy con el modelo más reciente y completo de máquina de triple expansión y con calderas escocesas de sobrecalentadores. Y si un buque así necesita para poder operar un flete mínimo de 16/; sólo para cubrir gastos, queda suficientemente demostrada la tesis del naviero británico a que al principio nos referíamos.

Londres-Junio.

J. THOMPSON.



# LA CRISIS DEL CARBÓN ASTURIANO

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

(Conclusión).

presión, que, aunque distintas en nacimiento, modo y técnica, pueden prestarse mutuo apoyo, porque entrambas conducen al mismo fin, interfiriéndose en tal modo que los subproductos de uno pueden ser aprovechados por el otro. Las dos llevan a transformar el combustible sólido en líquido, o, dicho de un modo más sugestivo, las dos conducen a *petrolizar el carbón*: a transformar la *hulla* en *aceite mineral*.

Por ahora, son una y otra la gran esperanza que puede abrigar el carbón en que su poderío no se extinguirá tan deprisa.

Aparte de los remedios que los especialistas en economía política proponen para paliar, ya que no evitar, la crisis carbonera, conviene que yo les llame la atención a ustedes respecto a estas soluciones, perseguidas ahincadamente por la Ciencia, primero en la intimidad de sus laboratorios de investigación, después, en escala semi-industrial y, por último, llevándolas triunfantes a la gran industria.

Estas soluciones, un poco más lentas que las otras, pero mucho más estables, aparecen siempre allí donde las causas ya apuntadas en el transcurso de este ensayo, hacen decaer el consumo de carbón y hundan a la región hulla en los negros horrores del paro voluntario o forzoso.

Prescindiendo del carácter personal que estos actos de rebeldía — de justa rebeldía las más de las veces — empujan al proletariado al paro, nocivo para todos, hay siempre un motivo hondo de fuerte incompreensión por par-

te de las empresas, las cuales debieran adelantarse a los probables síntomas para conjurar el conflicto. Dice M. Cuvelette, tanto con la autoridad de su nombre como con la fuerza indiscutible que dá el poseer mucha parte de la razón, las siguientes palabras:

«El paro no es más que el síntoma de un ajuste imperfecto de la industria a las condiciones mundiales que cambian demasiado rápidamente para que la industria haya tenido el tiempo aún de adaptarse a ellas».

Si, no obstante, la industria hubiese previsto la actualidad — que no fué tan instantánea como suponen las palabras de Cuvelette — y hubiese preparado derivaciones, que podrían ser en el caso presente, la *destilación a baja temperatura* y la *hidrogenación* de carbones y de acei-

tes derivados de ellos, el paro no acaecería con sus conflictos siempre posibles y siempre de temer.

La *destilación a baja temperatura* de las hullas es hoy problema resuelto en la región teórica y en la escala industrial. Su objeto, como ustedes saben, es valorizar la hulla sacándola de su triste condición de mera creadora de calor. Destilada a temperatura que no sobrepase de 600 grados, rinde como producto principal un combustible llamado *semi-coke*, apto para llenar todas las necesidades domésticas y para alimentar optimamente los hogares de las calderas. Combustible sin humo y sin todas aquellas incomodidades irritantes del carbón crudo. Como magnífico subproducto de esta destilación se recoge un alquitrán llamado *alquitrán primario*, que por



D. Benito A. Buylla

destilación fraccionada a su vez puede producir, entre otros importantes cuerpos, *gasolina* y *aceites medios y pesados*, todos con notable parecido a los extraídos de petróleos rusos.

El problema económico de la *destilación a baja temperatura* solo estriba en la colocación comercial del *semi-coke*, porque el *alquitrán primario* es producto precioso en la economía del país y solo es de dolerse del pequeño rendimiento del carbón en él.

No es cosa de que yo me detenga ahora a hacer la apología del *semi-coke*. Todo el mundo sabe que es un combustible con un contenido de productos volátiles que varía de 10 a 15 por 100, muy superior por esto al *coke de alta temperatura* y aún al *coke de gas*, que tanto uso tiene en cocinas y en calderas de calefacción doméstica, así como en instalaciones industriales de relativamente poco elevada temperatura. En igualdad de condiciones de precio, no hay duda de que triunfaría el *semi-coke* de todos los combustibles similares.

Y ya en este punto, yo creo que ha de ser mucho más gráfico para ustedes el que yo les ponga un par de ejemplos que esboza el ingeniero francés Charles Berthelot en la conocida revista «*Chimie et Industrie*».

Gran Bretaña consume anualmente 40 millones de toneladas de carbón puramente en usos domésticos. Pues bien, si en lugar de carbón emplease *semi-coke* —en parte ya lo hace— necesitaría para ello destilar a baja temperatura 53 millones de toneladas de hulla que producirían, al mismo tiempo, dos millones de toneladas de *alquitrán primario*, cuya tercera parte sería *esencia de motor*. Es decir, que produciría con sus propios medios la quinta parte de la esencia que ahora tiene que importar.

Si acaso alguno arguye que Inglaterra es la nación que por carácter tradicional gasta más combustible doméstico de Europa, puesto que conserva, en sus viejos salones, las chimeneas monumentales de sus antepasados, el segundo ejemplo de Berthelot se refiere a los Estados Unidos de Norte América.

En la gran república yankee se gastan 200 millones de toneladas de carbón bituminoso en hogares de calderas y 65 en los servicios domésticos. Para entrambos se usan unos ocho millones de *coke* metalúrgico y 52 millones de antracita. Hasta los 265 millones restan 205 millones de toneladas que pueden ser bien servidas con el *semi-coke*, y con la consiguiente ganancia de alquitrán primario.

¿No se comprende ahora claramente que el exceso de nuestra exigua producción podría dar un *semi-coke* aceptable y en cantidad suficiente para satisfacer las necesidades industriales y domésticas de nuestra patria, al mismo tiempo de independizarnos, en lo posible, de la tiranía y siempre problemática importación de petróleo...?

La *hidrogenación del carbón* propuesta por el ingeniero alemán Federico Bergius, es como un precioso complemento de la destilación a baja temperatura. La hidrogenación directa del carbón sólido mejora el rendimiento en productos líquidos y en la fluidez de estos productos.

El descubridor admitió que la hidrogenación, siendo molecular, no necesitaba para nada la impulsión por catalizadores que, como se sabe, son circunstancias extrañas a la reacción principal que aceleran el fenómeno químico sin tomar parte en él. Si acaso, recomendaba usar un poco de óxido de hierro para fijar el hidrógeno sulfurado que se desprende al actuar el calor sobre el carbón.

Los primeros estudios de Bergius respecto a este punto fueron de tal sugestividad que pronto y de una manera continua, comenzaron los investigadores a proponer modificaciones ventajosas al método original hasta hacerle hoy viable en modo sumo.

Al procedimiento original de hidrogenación sin catalizadores, siguió la importantísima aportación de los químicos franceses Kling y Florentin, que recomiendan principalmente el uso de catalizadores del tipo Me X, en que Me representa un metal del grupo del hierro y X un halógeno (cloro, bromo, yodo). Con ellos, según sus autores, se acelera la división

pirogenética de las moléculas orgánicas, es decir, se activa la rotura de las moléculas complicadas por el calor, originando cuerpos más sencillos. Y, al propio tiempo, se rebaja la temperatura necesaria para dicha demolición.

Más tarde—y principalmente por obra de los anónimos químicos alemanes de la I. G. (Asociación de Industrias)—se aplicó este procedimiento de hidrogenación a los aceites combustibles líquidos, tanto derivados del petróleo como del carbón, con excelentes resultados, una vez hallados los catalizadores convenientes.

El principal problema se refería a hallar los apropiados catalizadores que pudieran transformar en esencias útiles las fuertes fracciones fenólicas que existen en los alquitranes primarios.

Estos fenoles son el gravísimo inconveniente de dicho alquitrán. Existen en él en gran cantidad—a veces en el 50 por 100 y aún más—y son perjudicialísimos porque atacan a los metales de que están contruídos los motores. La eliminación de ellos, por otra parte, aunque se realiza muy fácilmente, produce una merma considerable en el rendimiento de esencias de motor y aceites de motor y engrase.

Pues bien, por la hidrogenación a fuerte presión, en presencia de catalizadores—método que se debe al gran químico ruso Ipatieff—, catalizadores que entre otros son: metales del grupo del cromo, metales del grupo del hierro, óxido y cloruro de zinc, óxido de aluminio, óxido de vanadio, óxido de molibdeno, etc., etc., se llega a una hidrogenación total de las fracciones fenólicas del alquitrán primario del carbón, con rendimientos—según experiencias de Laboratorio de Hans Tropsch, en Alemania; Carlo Padovani, en Italia, y las recientes de Gilbert, Morgan y Vergard, en Inglaterra—que llegan a alcanzar el 100 por 100, de esencias volátiles. Y con la ventaja manifiesta de que los fenoles se transforman finalmente en cierta proporción, en hidrocarburos aromáticos, tales como benceno, tolueno

y naftalina, que dan fuerte resistencia a la detonación a la gasolina preparada por este método. Y, además satura de hidrógeno los hidrocarburos de doble enlace, impidiendo que las esencias se oscurezcan por la luz. De modo que, en resumen, se obtiene una gasolina clara, transparente y antidetonante.

La última innovación en la hidrogenación del carbón sólido saldrá de nuestro *Instituto del Carbón*. José Manuel Pertierra halló que el carbón muy dividido al ser disuelto en diversos disolventes—y principalmente en las fracciones de punto de ebullición elevado de destilación del propio carbón—toma éste una forma coloidal. Tan importante dato nos impulsó a ensayar la hidrogenación del combustible sólido en esta forma, con la probabilidad de mejorar notablemente el rendimiento en productos líquidos, ya que a mayor estado de división las reacciones químicas se efectuarán con mucho mayor facilidad. Efectivamente ha sucedido así. Este procedimiento no dudamos de que ha de ser en lo futuro muy útil a la técnica.

Y he aquí, apenas esbozadas, las dos más grandes esperanzas que la industria mundial del carbón tiene depositadas en el futuro. La mayor parte de las naciones las han puesto ya en marcha...

Respecto a España, he de decirles que un sincero optimismo me impele a creer, a ciegas, que también en ella triunfarán plenamente a pesar del reaccionerismo aberrojado y de la excesiva parsimonia, consecuencia de una crítica poco meditada y probablemente poco documentada que una cautela demasiado económica parece haber impuesto a las empresas carboneras de nuestra nación.

Bien está en no precipitarse a admitir como buenas de primera intención las mejoras que se lancen a la publicidad, pero mal, muy mal, está el no buscar los medios para cerciorarse de la bondad de esas mejoras que pueden hacernos andar hacia adelante.

Antes de dar el visto bueno a una reforma industrial tan honda como la que se presenta necesita, es verdad, pasar o haber pasado

ésta por toda la gradación de estudios necesaria para que su definitiva realización no conduzca al fracaso.

Pero bien es sabido que tal cosa se hace en los laboratorios de investigación. Y que esto se llevó a cabo ya en todas las naciones donde las empresas industriales tienen una noción clara de lo que es su misión. Estas empresas crearon o protegieron con fuertes subvenciones a los Institutos de sus respectivas especialidades.

En Asturias fundé yo, hace cinco años, el «Instituto del Carbón» en la Universidad de Oviedo. Nuestra siempre generosa labor, fué lucida en todo tiempo, pero no tanto como hubiera sido si las empresas asturianas le ayudaran práctica y moralmente. Salvo una honrosísima excepción—la de «Hulleras del Turón»—las otras industrias del carbón se mostraron indiferentes o le manifestaron cierta sorda hostilidad y desconfianza.

Espero, no obstante, que al ampliar nues-

tro Instituto universitario—siempre, perennemente universitario—introduciendo en él una sección metalúrgica y transformando su nombre en el de «Instituto de Química Aplicada» consigamos nuestro ideal de toda la vida: la aproximación de la investigación científica universitaria a la industria de la región, en la que cada uno dé lo que realmente debe dar: nosotros, nuestra ciencia y nuestro Laboratorio; ella, su dinero y sus orientaciones técnicas...

Y aquí pongo fin a mi labor de hoy que parece ser un poco pesada para ustedes, a pesar de que su excesiva bondad diga lo contrario.

Solo quiero expresarles calurosamente mi agradecimiento por el interés y la atención con que han escuchado mis palabras. ¡Ojalá que estas sinceras palabras no hayan caído en el vacío, sino que hayan logrado llegar a los oídos para quienes las escribí premeditadamente...!

# 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



# El exceso de tonelaje naval en Suecia

## UN NUEVO PROYECTO DE DESGUACES

A consecuencia de una interpelación en el Parlamento sueco para que el gobierno destinara una suma de 2.800.000 coronas estimulando la retirada del tonelaje viejo, se ha abierto una investigación para el «Board of Trade» sueco, en virtud de la cual se ha decidido llevar a cabo un serio estudio sobre esta materia.

De acuerdo con el «Goteborgs Handels och Sjöfarts Tidning», la Federación de Constructores de Buques, ha sometido a la Comisión parlamentaria que se ocupa de este asunto, un proyecto para retirar los buques viejos y reemplazarlos con nuevas unidades. La Federación manifiesta que aunque no es partidaria en general del intervencionismo del Estado para ayuda de la industria en la concurrencia exterior, reconoce que en este punto es menester una detenida meditación en vista del alcance que aquella protección oficial representa en la mayoría de los países para la industria naviera y para la construcción naval.

Como prueba de la difícil situación de la industria de construcción naval en Suecia, se señala que desde 1930, en que se empleaban 9.701 hombres por las entidades federadas, esta cifra ha caído hasta 4.146 a principios de este año, y eso que gran parte de estos trabajos se efectúan con intermitencias por el sistema de permisos periódicos. La producción ha declinado un 55 por 100 y el número de trabajadores un 57 por 100. La construcción naval es una industria básica y de ella depende la actividad de numerosas industrias.

La propuesta consiste en que los navieros que desguacen buques de cierto tonelaje, re-

cibirán títulos de la Deuda del Estado, que les servirán para la construcción de buques en astilleros suecos hasta la mitad de aquel tonelaje. Los títulos estarían garantizados por los buques, libres de intereses los cinco primeros años y pagaderos en la siguiente forma: nada en el año de la construcción y 10 por 100 del coste de construcción en cada uno de los años siguientes. Además, los propietarios gozarían de una prima de desguace de 30 coronas por tonelada, para buques de un tonelaje máximo de 2.000 tons. bruto; 26 coronas por tonelada, en buques de un tonelaje de 2.000 a 3.500, y de 21 coronas por tonelada, para buques de más de 3.500 toneladas.

El coste de este proyecto para el desguace de 80.000 tons. y la construcción de 40.000, dependería de los tamaños y tipos de los buques desguazados y de los construídos; sin embargo, se ha calculado así:

El coste de construcción de 40.000 toneladas brutas, o 65.000 peso muerto, se elevaría a 15.500.000 coronas; la pérdida de intereses por los cinco primeros años en que éstos no se perciben sería, a razón de 4 por 100, 2.180.000 coronas. Las primas de desguace, suponiendo que los buques fueran de 2.000 a 3.500 tons. bruto, ascenderían a 2.080.000 coronas. El Estado soportaría la pérdida de intereses y la mitad del costo de los premios de desguace, en total 3.220.000 coronas.

Se supone que al proyecto proporcionaría trabajo, repartido en la siguiente forma: en los astilleros, unos 375.000 días de trabajo;

factorías de hierro y acero, minas, transportes, etc., 104 días de trabajo; trabajos de contrata para el suministro de «winches», equipos eléctricos y otros, 205.000 días de trabajo; en total, 774.000 días de trabajo, que representa un año de ocupación para 2.600 hombres. Además, se emplearían unos 400 hombres en las faenas de desguace. El costo que repre-

sentaría para el Estado esta provisión de trabajos para 3.000 hombres, serían de 1.080 coronas anuales cada uno. Tomando, para el promedio, el trabajador corriente, casado, con un hijo, el costo del subsidio de paro, sería de 1.200 coronas por familia. El ingreso por hombre se le elevaría, no obstante, a 3.000 coronas anuales.

# 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-Diesel 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 Duro Duro-Sama





# SECCIÓN DE PESCA



## MEJORAN LOS PRECIOS

La mayoría de las parejas pequeñas se han ido amarrando en el transcurso de la primera quincena de este mes; se encuentran ya reparando y pertrechándose para la costera de bonito que dará comienzo en días próximos. Las pocas que quedan trabajando en estas playas y en la Estaca de Vares, nada provechoso hicieron, pues todas las caladas se caracterizaron por su escasez.

Sin embargo, continúan favorecidas las pa-

rejas que actúan en Irlanda. Las arribadas aquí en estos días trajeron buen número de cajas con merluza y pescadilla, que se viene dando en aquella costa bastante bien.

Un detalle favorable para el cierre de esta quincena es el que, si bien los precios de venta rigieron bajos al principio de la misma, en los últimos días se ha registrado un alza en las cotizaciones, que es de desear persista para que la industria pesquera encuentre una mejor defensa que la tenida en estos últimos meses, en los cuales ha sufrido serios quebrantos.

Promedio de precios obtenidos en las ventas de pescado efectuadas en la Rula de Gijón, desde el 26 de Mayo al 10 de Junio de 1933

| CLASE DE PESCA | 26   | 27   | 29   | 30   | 31   | 1    | 2    | 3    | 5    | 6    | 7    | 8    | 9    | 10   |
|----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Merluza.....   | 1,69 | 1,70 | 1,50 | 1,59 | 1,14 | 1,19 | 1,49 | 1,84 | 2,89 | 1,80 | 1,81 | 3,00 | 2,00 | 2,09 |
| Pescadilla.... | 1,00 | 1,00 | 1,13 | 1,00 | 1,17 | 1,00 | 1,00 | 1,43 | 1,36 | 1,20 | 1,33 | 2,00 | 1,28 | 1,06 |
| Besugo.....    | 0,75 | 1,00 | 0,83 | 1,63 | 0,71 | 0,69 | 0,69 | 0,89 | 1,04 | 0,74 | 1,00 | 1,36 | 0,79 | 0,89 |
| Pancho.....    | 0,60 | 0,76 | 0,58 | 0,61 | 0,61 | 0,64 | 0,58 | 0,52 | 0,52 | 0,58 | 0,60 | 0,80 | 0,57 | 0,59 |
| Gallos.....    | 1,00 | 0,84 | 0,82 | 1,00 | 0,80 | 0,84 | 1,28 | 1,00 | 1,00 | 1,05 | 0,77 | 1,04 | 0,72 | 1,00 |
| Congrio.....   | 1,82 | 1,36 | 1,46 | 1,80 | 1,70 | 1,50 | 2,00 | 1,64 | 1,78 | 2,00 | 1,65 | 2,21 | 1,78 | 1,62 |
| Congria.....   | 0,50 | 0,41 | 0,54 | 0,50 | 0,46 | 0,47 | 0,50 | 0,50 | 1,23 | 0,59 | 1,00 | •    | 0,52 | 0,60 |
| Salmonetes...  | 2,00 | 1,69 | 1,32 | 1,49 | 1,51 | 1,50 | 1,79 | 1,60 | 1,61 | 1,60 | 1,63 | 1,84 | 1,67 | 1,70 |
| Rodaballo....  | 2,22 | 2,67 | 2,54 | 2,11 | 2,72 | •    | 2,37 | 2,89 | 2,53 | 2,40 | 2,37 | 2,96 | 2,55 | 2,31 |
| Barbadas....   | 0,56 | 0,63 | 0,60 | 1,00 | 0,62 | 0,62 | 0,78 | 0,65 | 0,66 | 0,80 | 0,55 | 0,86 | 0,62 | 0,78 |
| Matute.....    | 0,33 | 0,42 | 0,34 | 0,33 | 0,36 | 0,38 | 0,33 | 0,40 | 0,40 | 0,33 | 0,42 | 0,50 | 0,40 | 0,33 |
| Pelao.....     | 0,33 | 0,36 | 0,35 | 0,33 | 0,34 | 0,37 | 0,33 | 0,37 | 0,34 | 0,33 | 0,36 | 0,50 | 0,38 | 0,33 |
| Chicharros...  | 0,35 | •    | 0,34 | 0,33 | 0,40 | 0,40 | 0,33 | 0,40 | 0,40 | 0,33 | 0,40 | 0,50 | 0,40 | 0,33 |
| Reyes.....     | •    | 0,85 | •    | •    | •    | •    | •    | •    | 1,00 | •    | •    | •    | •    | •    |
| Potas.....     | •    | 0,34 | •    | •    | •    | •    | 1,00 | •    | •    | 1,00 | •    | •    | •    | •    |
| Abadejo.....   | •    | •    | •    | •    | 1,41 | •    | •    | •    | •    | •    | •    | •    | •    | •    |
| Langostinos..  | •    | •    | •    | •    | •    | 2,70 | 4,77 | 3,00 | •    | 4,18 | •    | •    | 4,86 | 4,43 |

Movimiento habido en los turnos para la carga de carbón por

| FECHAS                                                  |           | NOMBRE DEL BUQUE             | Toneladas | DESTINO       |
|---------------------------------------------------------|-----------|------------------------------|-----------|---------------|
| Petición de turno                                       | SALIDA    |                              |           |               |
| <b>MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO</b>                     |           |                              |           |               |
| 17 Mayo                                                 | 27 Mayo   | Norte . . . . .              | 4.300     | Barcelona.    |
| 18 id.                                                  | 2 Junio   | Mina Piquera . . . . .       | 5.200     | Id.           |
| 22 id.                                                  | 5 id.     | Villamanrique . . . . .      | 2.350     | Vallcarca.    |
| 29 id.                                                  | cargando  | Urola . . . . .              | 6.200     | Barcelona.    |
| 1 Junio                                                 | esperando | Magd. R. de García . . . . . | 4.400     | Id.           |
| <b>MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO</b>                     |           |                              |           |               |
| 18 Mayo                                                 | 26 Mayo   | Rita Sister . . . . .        | 2.100     | Barcelona.    |
| 20 id.                                                  | 5 Junio   | R. Alonso R . . . . .        | 5.500     | Id.           |
| 23 id.                                                  | 7 id.     | Generalife . . . . .         | 950       | Id.           |
| 9 id.                                                   | 10 id.    | Mina Carrio . . . . .        | 3.200     | Valencia.     |
| 3 id.                                                   | cargando  | Sotón . . . . .              | 1.900     | Santander.    |
| <b>MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO</b>                     |           |                              |           |               |
| 22 Mayo                                                 | 27 Mayo   | A Senra . . . . .            | 2.100     | Barcelona.    |
| 23 id.                                                  | 5 Junio   | Maruja y Aurora . . . . .    | 6.500     | Id.           |
| 31 id.                                                  | 8 id.     | Fito . . . . .               | 2.700     | Bilbao.       |
| 6 id.                                                   | cargando  | Mosquitera . . . . .         | 2.750     | Sevilla.      |
| 8 id.                                                   | esperando | Luis C. Cobos . . . . .      | 3.500     | Vallcarca.    |
| <b>MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO</b>                     |           |                              |           |               |
| 26 Mayo                                                 | 31 Mayo   | Juan Artaza . . . . .        | 580       | Pasajes.      |
| 26 id.                                                  | 1 Junio   | Astillero . . . . .          | 470       | S. Sebastián. |
| 26 id.                                                  | 3 id.     | Iturri Ripa . . . . .        | 400       | Bilbao.       |
| 31 id.                                                  | 5 id.     | Alejandro . . . . .          | 400       | S. Sebastián. |
| 31 id.                                                  | 6 id.     | Lolina . . . . .             | 400       | Id.           |
| 31 id.                                                  | 7 id.     | Ruda . . . . .               | 480       | Id.           |
| 31 id.                                                  | 10 id.    | Mt.ª Junquera . . . . .      | 600       | Bilbao.       |
| 5 id.                                                   | cargando  | María Amalia . . . . .       | 700       | Id.           |
| 6 id.                                                   | esperando | Iturri-Ripa . . . . .        | 400       | Coruña.       |
| 8 id.                                                   | "         | María . . . . .              | 400       | Vigo.         |
| 9 id.                                                   | "         | Astillero . . . . .          | 480       | Bilbao.       |
| 9 id.                                                   | "         | María Santiuste . . . . .    | 500       | Santander.    |
| 12 id.                                                  | "         | Alejandro . . . . .          | 400       | S. Sebastián. |
| <b>MUSEL - PARQUE DE CARBONES</b>                       |           |                              |           |               |
| 29 Mayo                                                 | 30 Mayo   | C. de Zubiria . . . . .      | 4.600     | Valencia.     |
| 29 id.                                                  | 31 id.    | María Amalia . . . . .       | 700       | Santander.    |
| 29 id.                                                  | 30 id.    | Sama . . . . .               | 1.040     | Bilbao.       |
| 2 id.                                                   | 2 Junio   | María Amalia . . . . .       | 700       | Id.           |
| 3 id.                                                   | 3 id.     | Sama . . . . .               | 1.040     | Id.           |
| 5 id.                                                   | 6 id.     | Mina Carrio . . . . .        | 600       | Valencia.     |
| 7 id.                                                   | 7 id.     | Sama . . . . .               | 1.040     | Bilbao.       |
| 8 id.                                                   | 9 id.     | I. Figaredo . . . . .        | 4.800     | Tarragona.    |
| 9 id.                                                   | 9 id.     | Sama . . . . .               | 1.040     | Bilbao.       |
| 12 id.                                                  | cargando  | V. de Chavarri . . . . .     | 4.600     | Tarragona.    |
| <b>MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS</b> |           |                              |           |               |
| 20 Mayo                                                 | 5 Junio   | Generalife . . . . .         | 4.350     | Barcelona.    |
| 20 id.                                                  | 27 Mayo   | R. Alonso R . . . . .        | 900       | Id.           |
| 22 id.                                                  | 31 id.    | A. Senra . . . . .           | 2.700     | Id.           |
| 24 id.                                                  | 25 id.    | C. Hevia . . . . .           | 220       | Marín.        |
| 25 id.                                                  | 2 Junio   | Ciaño . . . . .              | 4.750     | Barcelona.    |
| 26 id.                                                  | 5 id.     | Mont Senv . . . . .          | 860       | Huelva.       |

# GIJON

es puertos desde el 25 de Mayo al 10 de Junio de 1933

| FECHAS            |           | NOMBRE DEL BUQUE        | Toneladas | DESTINO    |
|-------------------|-----------|-------------------------|-----------|------------|
| Petición de turno | SALIDA    |                         |           |            |
| 26 Mayo           | 5 Junio   | Monte Faro . . . . .    | 180       | Coruña.    |
| 26 id.            | 2 id.     | Dionisia . . . . .      | 260       | Bermeo.    |
| 26 id.            | 26 Mayo   | Mina Sorriego . . . . . | 160       | Santander. |
| 26 id.            | 29 id.    | Goya . . . . .          | 160       | Id.        |
| 27 id.            | 27 id.    | Llodio . . . . .        | 900       | Bilbao.    |
| 29 id.            | 31 id.    | Río Miera . . . . .     | 1.050     | Cádiz.     |
| 29 id.            | 29 id.    | Mina Sorriego . . . . . | 160       | Santander. |
| 31 id.            | 1 Junio   | Llodio . . . . .        | 900       | Bilbao.    |
| 31 id.            | 2 id.     | Alberto . . . . .       | 700       | Corcubión. |
| 31 id.            | 3 id.     | José María . . . . .    | 500       | Pasajes.   |
| 1 Junio           | 6 id.     | Jesús Antonio . . . . . | 1.500     | Santander. |
| 1 id.             | 3 id.     | María . . . . .         | 400       | Bilbao.    |
| 2 id.             | 10 id.    | Ineschu . . . . .       | 130       | Zumaya.    |
| 2 id.             | 2 id.     | Mina Sorriego . . . . . | 160       | Santander. |
| 3 id.             | cargando  | Mieres . . . . .        | 4.400     | Barcelona. |
| 3 id.             | 5 Junio   | Tonín . . . . .         | 140       | Santander. |
| 5 id.             | 6 id.     | Llodio . . . . .        | 900       | Bilbao.    |
| 5 id.             | 9 id.     | Juan Artaza . . . . .   | 580       | Pasajes.   |
| 6 id.             | 7 id.     | Carmen . . . . .        | 240       | Santander. |
| 6 id.             | cargando  | Castro Alén . . . . .   | 2.100     | Vinaroz.   |
| 7 id.             | 8 Junio   | Ana . . . . .           | 300       | Zumaya.    |
| 7 id.             | 7 id.     | Cervantes . . . . .     | 214       | Ferrol.    |
| 9 id.             | 9 id.     | José María . . . . .    | 500       | Pasajes.   |
| 10 id.            | 10 id.    | Villa Selgas . . . . .  | 600       | Bilbao.    |
| 10 id.            | 10 id.    | Llodio . . . . .        | 900       | Id.        |
| 12 id.            | esperando | Capricho . . . . .      | 140       | Zumaya.    |
| 12 id.            | "         | Numa . . . . .          | 4.400     | Barcelona. |

| GIJON - DARSENA. - F. C. DE LANGREO |           |                            |     |               |
|-------------------------------------|-----------|----------------------------|-----|---------------|
| 18 Mayo                             | 29 Mayo   | Recalde . . . . .          | 120 | Zumaya.       |
| 20 id.                              | 26 id.    | Luis Vives . . . . .       | 160 | Bilbao.       |
| 20 id.                              | 30 id.    | Galicia . . . . .          | 320 | Id.           |
| 25 id.                              | 3 Junio   | Manuel Millán . . . . .    | 120 | Id.           |
| 25 id.                              | 30 Mayo   | Ana . . . . .              | 300 | Pasajes.      |
| 25 id.                              | 31 id.    | José G. Trevilla . . . . . | 260 | Bilbao.       |
| 26 id.                              | 3 Junio   | Magdalena . . . . .        | 230 | Santander.    |
| 26 id.                              | 4 id.     | Lekeitiarra . . . . .      | 220 | Zumaya.       |
| 29 id.                              | 5 id.     | Aller . . . . .            | 210 | Id.           |
| 29 id.                              | 3 id.     | Rosario . . . . .          | 115 | Cariño.       |
| 29 id.                              | 8 id.     | R. Espinosa . . . . .      | 135 | Ferrol.       |
| 29 id.                              | 6 id.     | Diciembre . . . . .        | 150 | Bilbao.       |
| 29 id.                              | 9 id.     | Airoso . . . . .           | 130 | Ferrol.       |
| 1 Junio                             | esperando | Joven Víctor . . . . .     | 160 | Deva.         |
| 1 id.                               | 8 Junio   | Mariavi . . . . .          | 340 | Santander.    |
| 1 id.                               | 10 id.    | San Jorge . . . . .        | 250 | S. Sebastián. |
| 6 id.                               | cargando  | Edurne . . . . .           | 200 | Bermeo.       |
| 7 id.                               | esperando | Boal . . . . .             | 65  | Ribadeo.      |
| 7 id.                               | cargando  | Vito . . . . .             | 190 | Zumaya.       |
| 7 id.                               | esperando | C. Hevia . . . . .         | 220 | Bilbao.       |
| 7 id.                               | "         | Lola . . . . .             | 240 | Santander.    |
| 8 id.                               | "         | Zubieta . . . . .          | 165 | Zumaya.       |
| 12 id.                              | "         | Toñín . . . . .            | 150 | Santander.    |
| 12 id.                              | "         | Ruda . . . . .             | 480 | S. Sebastián. |
| 12 id.                              | "         | Sisarga . . . . .          | 155 | Zumaya.       |

# A V I L E S

Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la 3.<sup>a</sup> decena de Mayo y 1.<sup>a</sup> de Junio de 1933

| FECHA DE                               |         | NOMBRE DEL BUQUE                | Toneladas     | DESTINO         |
|----------------------------------------|---------|---------------------------------|---------------|-----------------|
| Entrada                                | Salida  |                                 |               |                 |
| <b>3.<sup>a</sup> decena de Mayo.</b>  |         |                                 |               |                 |
| 18 Mayo                                | 22 Mayo | Inogedo . . . . .               | 452           | Requejada.      |
| 19 id.                                 | 23 id.  | Josefa . . . . .                | 310           | Zumaya.         |
| 22 id.                                 | 23 id.  | Asturias . . . . .              | 20            | Luarca.         |
| 22 id.                                 | 24 id.  | Marqués de Chávarri . . . . .   | 4.608         | Tarragona.      |
| 23 id.                                 | 24 id.  | Chakartegui . . . . .           | 204           | Betanzos.       |
| 21 id.                                 | 24 id.  | Marta Junquera . . . . .        | 20            | Freijo.         |
| 21 id.                                 | 25 id.  | Marzo . . . . .                 | 1.857         | Huelva-Málaga.  |
| 20 id.                                 | 25 id.  | Aida . . . . .                  | 315           | Santander.      |
| 25 id.                                 | 26 id.  | Arnao . . . . .                 | 146           | Requejada.      |
| 26 id.                                 | 26 id.  | Irurak Bat . . . . .            | 3             | S. V. Barquera. |
| 26 id.                                 | 26 id.  | Luis Caso Cobos . . . . .       | 100           | Burdeos.        |
| 26 id.                                 | 27 id.  | Caruso . . . . .                | 1.362         | Bilbao.         |
| 27 id.                                 | 28 id.  | Cabo la Plata . . . . .         | 200           | Coruña.         |
| 26 id.                                 | 29 id.  | Hernani . . . . .               | 420           | San Sebastián.  |
| 27 id.                                 | 29 id.  | Antonieta . . . . .             | 127           | Bilbao.         |
| 28 id.                                 | 29 id.  | Aida . . . . .                  | 311           | Pasajes.        |
| <b>TOTAL...</b>                        |         |                                 | <b>10.455</b> |                 |
| <b>1.<sup>a</sup> decena de Junio.</b> |         |                                 |               |                 |
| 28 Mayo                                | 1 Junio | Pepín Suárez. . . . .           | 31            | Luarca.         |
| 16 id.                                 | 1 id.   | Luis Vives . . . . .            | 6             | Navia.          |
| 31 id.                                 | 2 id.   | Caruso . . . . .                | 1.341         | Bilbao.         |
| 28 id.                                 | 3 id.   | Alfonso Fierro . . . . .        | 2.270         | Alicante.       |
| 31 id.                                 | 3 id.   | Luis Adaro . . . . .            | 3.289         | Sevilla.        |
| 2 Junio                                | 3 id.   | Aida . . . . .                  | 309           | Pasajes.        |
| 2 id.                                  | 3 id.   | Egesa núm. 10 . . . . .         | 300           | S. V. Barquera  |
| 2 id.                                  | 3 id.   | Eduardo . . . . .               | 3             | Id.             |
| 31 Mayo                                | 3 id.   | Jone Miren . . . . .            | 10            | Betanzos.       |
| 1 Junio                                | 5 id.   | Lola . . . . .                  | 60            | Burela.         |
| 2 id.                                  | 6 id.   | Fernando L. de Ibarra . . . . . | 4.579         | Tarragona.      |
| 2 id.                                  | 6 id.   | Hernani . . . . .               | 420           | S. Sebastián.   |
| 30 Mayo                                | 6 id.   | Arnao . . . . .                 | 146           | Requejada.      |
| 7 Junio                                | 7 id.   | Nemrod . . . . .                | 60            | Vigo.           |
| 26 Mayo                                | 8 id.   | María Adaro . . . . .           | 3.600         | Huelva.         |
| 7 id.                                  | 8 id.   | Caruso . . . . .                | 1.361         | Cartagena.      |
| 7 id.                                  | 8 id.   | Chakartegui . . . . .           | 71            | Pasajes.        |
| 2 id.                                  | 9 id.   | Belarmina . . . . .             | 135           | Camposanco.     |
| 4 id.                                  | 9 id.   | Cillero . . . . .               | 87            | Coruña.         |
| 9 id.                                  | 9 id.   | Chakartegui núm. 1 . . . . .    | 3             | Navia.          |
| 10 id.                                 | 10 id.  | Cabo Sacratif. . . . .          | 59            | Ferrol.         |
| 8 id.                                  | 10 id.  | Margarita . . . . .             | 310           | Zumaya.         |
| <b>TOTAL...</b>                        |         |                                 | <b>18.450</b> |                 |

# SAN ESTEBAN DE PRAVIA

Relación del carbón embarcado por este puerto durante la 3.<sup>a</sup> decena  
de Mayo y 1.<sup>a</sup> de Junio de 1933

| FECHA DE                               |         | NOMBRE DEL BUQUE                | Toneladas     | DESTINO         |
|----------------------------------------|---------|---------------------------------|---------------|-----------------|
| Entrada                                | Salida  |                                 |               |                 |
| <b>3.<sup>a</sup> decena de Mayo.</b>  |         |                                 |               |                 |
| 26 Mayo                                | 29 Mayo | Aurora . . . . .                | 1.033         | Bilbao.         |
| 16 id.                                 | 21 id.  | Manelina R. . . . .             | 3.264         | P. de Mallorca. |
| 18 id.                                 | 21 id.  | Astillero . . . . .             | 501           | Pasajes.        |
| 16 id.                                 | 21 id.  | M. de Urquijo. . . . .          | 3.713         | Bilbao.         |
| 18 id.                                 | 23 id.  | Aurora . . . . .                | 1.025         | Id.             |
| 19 id.                                 | 24 id.  | Cementos Rezola 2 . . . . .     | 627           | San Sebastián.  |
| 21 id.                                 | 24 id.  | Faustino R. San Pedro . . . . . | 3.385         | Bilbao.         |
| 25 id.                                 | 26 id.  | Pepín . . . . .                 | 540           | Pasajes.        |
| 19 id.                                 | 25 id.  | Santiago López . . . . .        | 3.796         | Barcelona.      |
| 25 id.                                 | 27 id.  | Covadonga . . . . .             | 50            | Navia.          |
| 24 id.                                 | 27 id.  | M. Urquijo . . . . .            | 3.466         | Bilbao.         |
| 28 id.                                 | 30 id.  | Vito . . . . .                  | 192           | San Sebastián.  |
| 28 id.                                 | 31 id.  | Faustino R. San Pedro . . . . . | 3.026         | Bilbao.         |
| <b>TOTAL..</b>                         |         |                                 | <b>24.618</b> |                 |
| <b>1.<sup>a</sup> decena de Junio.</b> |         |                                 |               |                 |
| 30 Mayo                                | 1 Junio | Zuloaga . . . . .               | 208           | Coruña.         |
| 1 Junio                                | 2 id.   | Aurora . . . . .                | 1.008         | Id.             |
| 2 id.                                  | 3 id.   | Genoveva F. . . . .             | 189           | Pasajes.        |
| 31 Mayo                                | 3 id.   | M. de Urquijo . . . . .         | 3.546         | Bilbao.         |
| 2 Junio                                | 3 id.   | Begoña 7. . . . .               | 170           | San Sebastián.  |
| 30 Mayo                                | 4 id.   | Juan M. Urquijo . . . . .       | 2.999         | Valencia.       |
| 3 Junio                                | 4 id.   | El Caudal . . . . .             | 1.085         | Pasajes.        |
| 28 Mayo                                | 5 id.   | Antonio Satrustegui . . . . .   | 3.529         | Valencia.       |
| 23 id.                                 | 5 id.   | José Tartiere. . . . .          | 3.510         | P. de Mallorca. |
| 3 Junio                                | 7 id.   | Faustino R. San Pedro . . . . . | 3.610         | Bilbao.         |
| 28 Mayo                                | 7 id.   | Nervión . . . . .               | 1.126         | Id.             |
| 30 id.                                 | 7 id.   | Pepín. . . . .                  | 569           | Pasajes.        |
| 4 Junio                                | 7 id.   | Antonieta . . . . .             | 127           | Ondarroa.       |
| 6 id.                                  | 8 id.   | Aida . . . . .                  | 316           | Vigo.           |
| 6 id.                                  | 8 id.   | Cementos Rezola 2 . . . . .     | 566           | San Sebastián.  |
| 4 id.                                  | 9 id.   | Jaime Girona. . . . .           | 3.418         | Bilbao.         |
| 3 id.                                  | 10 id.  | Vicente Figaredo . . . . .      | 4.208         | Barcelona.      |
| <b>TOTAL...</b>                        |         |                                 | <b>30.185</b> |                 |

# EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

Toneladas de carbón embarcadas por los diferentes cargaderos que se citan durante la 3.<sup>a</sup> decena de Mayo y 1.<sup>a</sup> de Junio de 1933.

|                                                |                             | 3. <sup>a</sup> DECENA | 1. <sup>a</sup> DECENA |
|------------------------------------------------|-----------------------------|------------------------|------------------------|
| <b>MUSEL</b>                                   |                             |                        |                        |
| Vías de Langreo. - Cargadero del F. C. ....    | Turno 1. <sup>o</sup> ..... | 9.818,05               | 8.917,32               |
|                                                | Id. 2. <sup>o</sup> .....   | 6.665,30               | 6.741,58               |
|                                                | Id. 3. <sup>o</sup> .....   | 4.331,74               | 8.349,57               |
|                                                | Id. 4. <sup>o</sup> .....   | 2.047,20               | 2.644,69               |
|                                                | Grúas chicas .....          | 298,58                 | 362,56                 |
| <b>MUSEL</b>                                   |                             |                        |                        |
| Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P. .... | Cargaderos .....            | 24.001,23              | 28.602,90              |
|                                                | Grúas chicas .....          | 4.694,62               | 941,81                 |
| <b>GIJÓN-DARSENA</b>                           |                             |                        |                        |
| Vías de Langreo. - Cargadero del F. C. ....    | Cargaderos .....            | 2.817,79               | 2.884,22               |
|                                                | Muelles .....               | 433,00                 | 429,00                 |
| Totales en las dos decenas .....               |                             | 56.117,51              | 59.873,65              |
| <b>AVILÉS</b> .....                            |                             | 10.455,00              | 18.450,00              |
| <b>SAN ESTEBAN DE PRAVIA</b> .....             |                             | 24.618,00              | 30.185,00              |



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

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

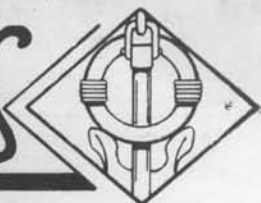
Dirección telegráfica: **FÁBRICA-MIERES**

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



## LAS ADUANAS DE ASTURIAS

La recaudación en las Aduanas de esta provincia durante el mes de Mayo último, ha sufrido un importante aumento con relación al mismo mes del año anterior.

Gijón recaudó en 1933, 2.439.555,26 pesetas, con un aumento sobre el mes de Mayo de 1932 de 1.635.316,77; en cambio, Avilés y San Esteban de Pravia tuvieron descenso en el mismo período de tiempo, pues la primera de estas Aduanas, en 1932, recaudó 146.792,43 pesetas, y en 1933, 130.171,41, ingresando 16.621,02 menos, y la segunda, 38.723,06 en 1932 y en 1933 recaudó 33.656,85 pesetas, descendiendo en 5.066,21.

Las otras Aduanas subalternas tuvieron un aumento de 80.424,70 pesetas. El resumen de toda la provincia es este: Mayo de 1932, 998.053,55 pesetas; Mayo de 1933, 2.692.107,79, siendo la diferencia en más, 1.694.054,24 pesetas.

## LA MEMORIA DE LA TRANSMEDITERRÁNEA

Acaba de publicarse la Memoria de la Compañía Transmediterránea en la que se acusa una depresión en el tráfico marítimo verdaderamente alarmante. La falta de fletes determina una inactividad en los buques tan grande que hace que Inglaterra tenga amarrado el 15 por ciento del tonelaje bruto de su flota mercante; Alemania el 23; Francia el 28, Italia el 25 y los Estados Unidos el 24.

El Gobierno de Norteamérica ha dictado distintas medidas proteccionistas, dando lugar a que la Cuarta Conferencia general de Comunicaciones en la Sociedad de Naciones haya tenido que recordar que el comercio internacional no es ni puede ser privilegio exclusivo de ningún pabellón.

A España, como saben nuestros lectores,

también ha alcanzado en gran proporción la crisis, hasta el punto de que más de la quinta parte del tonelaje bruto de la flota mercante española se encuentra en situación de amarre, calculándose en un centenar los buques de vapor que se encuentran amarrados en nuestros puertos.

## LA ELIMINACIÓN DEL TO-

## NELAJE ANTICUADO :: ::

Hay un rasgo optimista en el comercio de navegación, por lo menos en cuanto se refiere a su influencia inmediata sobre los fletes. Las unidades superiores a las 2.000 toneladas bruto, continúan declinando.

Según los últimos datos registrados hubo una reducción durante los meses de abril y mayo de 35 buques, en total 172.811 toneladas bruto. 23 barcos de 98.086 tons. bruto, con un promedio de 18 años y cuarto de edad, fueron vendidos al extranjero para la navegación y otros 14 de 80.970 tons., con un promedio de 25 años, fueron vendidos para el desguace.

Por otra parte, el Registro aumentó en tres buques de 14.183 tons. Comparado con junio de 1932, los buques de la característica mencionada que navegan bajo pabellón británico, aparecen reducidos en 159 buques y 798.710 tons. a fines de mayo.

La edición del «Lloyd's Register» que aparecerá dentro de algunas semanas, se aguarda con el mayor interés, ya que mostrará sin duda el decrecimiento del tonelaje bruto del mundo que acaso se eleva a tres millones de toneladas. Durante los últimos doce meses, Inglaterra, Estados Unidos, Alemania, Japón e Italia, han desguazado tonelaje en una cantidad sin precedentes y, según todas las señales, la construcción de buques en todo el mundo va a estacionarse por algún tiempo.

LAS TARIFAS DEL PARQUE DE CARBONES

En el tabloncillo de avisos de la Junta de Obras de este puerto ha sido fijado el siguiente anuncio:

«Aprobadas por la Superioridad las nuevas tarifas del Parque de Carbones con fecha 7 de abril, la Comisión Permanente del 30 del

actual tomó el acuerdo de implantarlas desde el 1.º de julio, y hacerlo público con la anticipación reglamentaria.

Los tipos de la nueva tarifa de carga de carbones por el Parque serán:

Norte.—Desde Aboño a buque 1,40 pesetas  
Langreo.—Desde pie del Parque a buque..... 1,23 »

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

APROBADA POR REAL ORDEN DE 18 DE NOVIEMBRE DE 1928

**SEGURO DE BUQUES**

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

Capitales asegurados: 32.645.245 PESETAS.  
Sinistros pagados hasta el 31 de Marzo de 1933: 1.345.003,19 PESETAS.

**SEGURO DE ACCIDENTES DEL TRABAJO Y DE MAR**

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

Capitales asegurados: 9.686.778,24 PESETAS.

**DELEGACIONES EN TODOS LOS PUERTOS**

**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**

**Minas de Respinedo**

**JESUS FERNANDEZ**

**OFICINAS:**

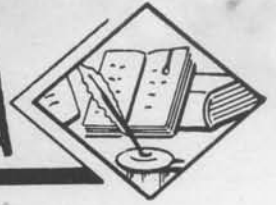
**Marqués de San Esteban, número 2**

**GIJÓN**





# LEGISLACIÓN MARITIMA



ORDEN RELATIVA AL PERSONAL  
DE MÁQUINA QUE DEBEN LLEVAR  
LOS BUQUES PESQUEROS QUE  
TRABAJEN EN EL «GRAND SOLE»

Hasta tanto se regule definitivamente todo lo relacionado con el personal que han de llevar las embarcaciones de pesca, y vista la instancia suscrita por los armadores de buques pesqueros de Santander, en que interesan se aclare el personal de máquinas que deben llevar los buques con menos de 40 HP. de fuerza, cuando vayan a pescar al «Grand Sole»,

Este Ministerio, de acuerdo con los informes emitidos por las Inspecciones Generales de Navegación y de Buques y Construcción, ha resuelto que estos buques, cuando la travesía exceda de 24 horas, llevarán, cualquiera que sea la navegación a que se dediquen, cuatro Fogoneros, de los cuales uno deberá ser Habilitado de Maquinista, con el cometido de Jefe de máquina, y relevado, por tanto, de hacer candela. Madrid, 12 de mayo de 1933.

CONCEDIENDO UN  
CRÉDITO PARA EL  
ABONO DE PRIMAS A  
LA CONSTRUCCIÓN  
NAVAL DE 1932 ::

Ilmo. Sr.: Este Ministerio, de conformidad con lo propuesto por esa Subsecretaría y

lo informado por la Intervención general de Administración del Estado, ha tenido a bien conceder un crédito de siete millones ochocientas cuarenta y dos mil setecientas noventa pesetas cincuenta y ocho céntimos (7.842.790,58), con cargo al capítulo 2.º, artículo 2.º, concepto 112, de la Subsección segunda, del presupuesto vigente de este Ministerio, para el abono de las primas a la construcción naval devengadas en el año 1932, conforme a lo establecido en el Decreto-ley de 21 de agosto de 1925, en el Reglamento para su aplicación de 6 de septiembre siguiente y Decreto de 31 de diciembre de 1929, debiendo distribuirse el expresado crédito entre los constructores navales nacionales que

en la adjunta relación se mencionan y efectuándose a los mismos el 2 por 100 de descuento sobre la cantidad líquida que les corresponda percibir, para el sostenimiento de las Instituciones benéficas del personal obrero naval, salvo aquellos que tengan reconocida la existencia de instituciones benéficas creadas por los mismos, los cuales ingresarán la cantidad correspondiente en sus respectivas Cajas, remitiendo a dicha Subsecretaría los certificado que así lo acrediten.

No habiéndose efectuado en años anteriores la deducción previa del expresado 2 por

**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




100 al abonarse las primas correspondientes, y hallándose algunos constructores pendientes de acreditar el cumplimiento de este requisito con respecto a las primas devengadas en el año 1931, no se expedirá a los mismos el correspondiente libramiento hasta tanto justifiquen este extremo, a cuyo fin la Subsecretaría lo notificará a la Ordenación de Pagos de este Ministerio.

Madrid, 31 de mayo de 1933.

| CONSTRUCTORES<br>NAVALES                                               | PRIMAS<br>DEVENGADAS<br>Pesetas |
|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| Hijos de J. Barreras, S. A.,<br>de Vigo.....                           | 55.887,93                       |
| Viuda de Urresti, Hijo, y<br>Sobrino, de Ondárroa<br>(Vizcaya).....    | 18.579,33                       |
| Astilleros de Gijón, S. A.,<br>de Gijón.....                           | 154.211,70                      |
| Paulino Freire Piñeiro, de<br>Vigo.....                                | 33.871,74                       |
| Comunidad de Bienes «Eche-<br>varrieta y Larrinaga», de<br>Bilbao..... | 1.474.850,50                    |
| Unión Naval de Levante,<br>S. A., de Madrid.....                       | 2.249.273,05                    |
| <i>Suma y sigue.....</i>                                               | <i>3.986.674,25</i>             |

| CONSTRUCTORES<br>NAVALES                                                                    | PRIMAS<br>DEVENGADAS<br>Pesetas |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| <i>Suma anterior.....</i>                                                                   | <i>3.986.674,25</i>             |
| Pedro Manuel Egaña Barre-<br>chea, de Motrico (Gui-<br>púzcoa).....                         | 43.600,20                       |
| La Constructora Guipuzcoa-<br>na, S. A., Pasajes (Gui-<br>púzcoa).....                      | 99.066,47                       |
| Aniceto Fernández Hevia,<br>Avilés (Oviedo).....                                            | 30.617,16                       |
| Comp. <sup>a</sup> Euskalduna de Cons-<br>trucción y Reparación de<br>Buques de Bilbao..... | 1.877.725,20                    |
| Ramón Fernández Montes,<br>de Gijón.....                                                    | 72.778,67                       |
| La Constructora Metalúrgica,<br>S. L., de Zumaya (Gui-<br>púzcoa).....                      | 144.188,95                      |
| Victorio Luzuriaga e Iradi,<br>de San Sebastián.....                                        | 83.023,15                       |
| Sociedad Española de Cons-<br>trucción Naval, de Madrid                                     | 1.474.850,60                    |
| José Medín Suárez, de Co-<br>ruña.....                                                      | 30.265,83                       |
| <b>TOTAL.....</b>                                                                           | <b>7.842.790,58</b>             |

**SENABRE**

CORDELERÍA Y REDES  
VAPORES PESQUEROS

**VILLAJOYOSA (ALICANTE)**

DEPÓSITOS EN: TELÉFONOS:

**CADIZ:** Plocía, 13. N.º 2734

**BOUZAS (Vigo)** Avenida E. Cabello. N.º 2724


**VILLAJOYOSA** (Casa Central). N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

**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 Mue-  
lle, núm. 7 - Fábrica Ortiguera, núm. 6 - Fábrica  
Ribadeo, núm. 64



Lubrificantes "Atlantic"



## 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



# PEDRO PRENDES

ALMACENES DE MADERAS  
DE TODAS CLASES

IMPORTACIÓN DIRECTA  
**GIJÓN**

ALMACENES Y TALLERES MECANICOS  
DE ASERRAR Y MACHIHEMBRAR

CALLE MARIANO POLA, 8 Y 10  
TELÉFONO 31-28

Telegramas *PRENDES*

# 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 (SUCESOR)

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**

# JOSÉ SÁNCHEZ DEL BUSTO

EXPORTACION DE CARBONES

Dirección Telegráfica: }  
» Telefónica: } **JOSANBUS**

TELÉFONO 20-91

**Pi y Margall, 35 - 1.º**

**GIJÓN**

GRANDES ALMACENES DE EFECTOS NAVALES

DE

# ENRIQUE VALDES T. PRIDA

PRECIOS SIN COMPETENCIA

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

TELÉFONO 19

**SAN ESTEBAN DE PRAVIA**

# 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 } ANGELOVAREZ APARTADO NÚM. 31  
Telefonemas }  
Oficinas: AVILÉS . . . . . 72  
Id. San Juan de Nieva 3  
Teléfonos } 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 máqui-  
nas y calderas. Soldadura eléctrica  
y autógena

**SAN JUAN DE NIEVA AVILÉS** Teléfono 10

## S. A. ESPAÑOLA DE LUBRIFICANTES

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 - COMISARIA DE AVERÍAS  
DESPACHOS DE ADUANAS - COMISIONES - TREN DE GABARRAS

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

A. B. C. code 6.<sup>a</sup> 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 mis-  
mos. — Reparaciones en general. — Talle-  
res 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, Alda, Balatina, Pombal, Mar de laxa, Mar Novo, Sines Vilanova Arrifana, Sardoal, San Vicente, Cama da Vaca, Carvoeiro, Lagos, Borda dos Picos, Santa Maria, 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 Kantin, 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, Carretera, Santa Cruz, las 30 Millas, Río Mesa, Agula, Fogo, Hill, Nun, La Curva, Juby y Banco la Concepción.—**PLANO DE PESCA H.**—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: **TREVIGAR**

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 Africa y Baleares. Línea comercial mensual a América del Sur)

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

Tampa Inter-ocean Steamship 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 «ODI-CO» (preciosos colores permanentes),

Esmaltes y Barnices «INTERLAC» a la nitrocelulosa y demás

productos nitrocelulósicos, «INTERPAST» A. y B.

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

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

**SON, POR LO TANTO, LAS MÁS BARATAS.**

Oficinas:

Ibáñez de Bilbao, 8

**BILBAO**

En todos los puertos del MUNDO podemos suministrar nuestras patentes

y guardamos depósitos, además, en

las principales poblaciones de España

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