



AÑO V

GIJÓN 1.º DE SETIEMBRE DE 1934

NÚM. 93

FILATURAS VALENCIANAS REDÓN, S. A.

Fábrica en Paterna. - Teléfono 22

Valencia, Ruiz de Lihory, 7. - Teléfono 15453

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

ARTES DE PESCA



Confección de Artes para la Pesca de «PAREJA», «TRAWLER», «BAGA» y demás aparejos de arrastre.

Píolas, Palangres, Trasmallos, Sondas, Trenzas, Malletas, etc., etcétera.

LAS CARACTERÍSTICAS DE NUESTROS GÉNEROS SON LA CALIDAD INSUPERABLE Y LOS MEJORES

PRECIOS

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

APARTADO 90
TELÉFONO 24-00

A. PAQUET

TELEG } PAQUET
TELEF } PAQUET

CONSIGNATARIO

MUELLE, 2-4-6 - GIJÓN

AGENTE DE ADUANAS

Compañía Trasmediterránea

C.º G.º Transatlantique

PENÍNSULA - AFRICA - CANARIAS

CUBA - MEJICO - ESTADOS UNIDOS

AGENCIA CONSULAR DE FRANCIA

“SHELL”

“FLINTKOTE”

LUBRIFICANTES Y ASFALTOS

ANTICORROSIVO · IMPERMEABILIZANTE · AISLANTE

EMULSIONES “COMPAS” ASFÁLTICAS

LISBOA PORTUGAL

MANUEL LLORET Y BOU

Praça Duque da Terceira, 25-26-27

CONSIGNATARIO de BUQUES (Unico Consignatario español en Portugal)

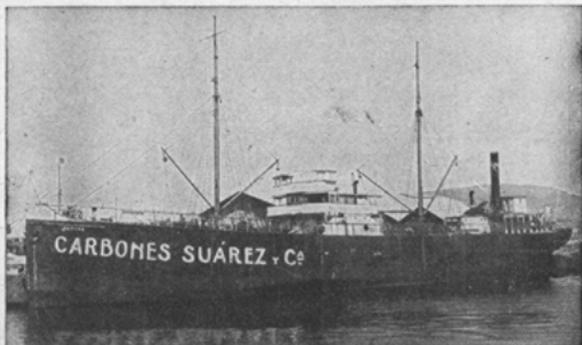
Agente de la Compañía Transatlántica-Barcelona

Telegramas: “LLORET” - Teléfono 26447 - Apartado 332

“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 terrestre de Carbón y Gas-Oil

Importación y venta de Sal

CASA CENTRAL: VIGO - Teléfono 1466

SUCURSALES en MARIN, VILLAGARCIA y SANTIAGO

Tele ^{gramas} _{fonemas} } SUARECES

José Pérez Fernández

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

Teléfono núm. 39

Apartado núm. 20

Telefonemas: PEREZ FERNANDEZ

Vilagarcía de Arosa

Telegramas: PEFFERNANDEZ

(PONTEVEDRA)

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»

CORDELERIAS REUNIDAS, S.A.

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

MADRID

Dirección telegráfica:
C. ORESA

Nuestras especialidades para la pesca:

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



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



FABRICAS:

Andrés Garriga, Barcelona.

Jaime Ribó, Badalona.

Cordelería Domenech Hermanos, S. A., Badalona.

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

Hiladora Illicitana, S. A., Elche.

Hijos de Arrarte, S. L., Santander.



"EL ÁNCORA"

EFFECTOS NAVALES

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

ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

GIJÓN
MUELLE, 30

TELÉFONO 31-38
Direc. Telg.: **ÁNCORA**

BANCO MINERO INDUSTRIAL DE ASTURIAS 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

DERECHO MARITIMO

Principios generales, y legislación mercantil, administrativa e internacional por

F. Fariña.- Auditor de la Armada

T. Olondo.- Subinspector de la Marina Civil

Única obra que recoge el conjunto actual de nuestro derecho marítimo, exponiendo metódicamente el funcionamiento y la reglamentación de las instituciones marítimas.

De necesario uso para los Capitanes y Pilotos de la marina mercante, funcionarios de diversos servicios marítimos, Armadores, Consignatarios, Abogados, etc. — PRECIO: 35 PESETAS.

Los pedidos a **D. Timoteo Olondo**

Subsecretario de la Marina civil. (Ministerio de Marina).

ANTONIO T. VEGA

GIJON

Consignación y fletamento de buques

Seguros marítimos

Suministro de carboneras en todos los puertos

Corredor para la compra-venta de buques

Agentes en todos los puertos

DIRECCIONES

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

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

GUMERSINDO JUNQUERA

GIJÓN - MUSEL

Armador - Consignatario de Buques
Carbones - Fletamentos



VAPORES

TELÉFONO 17-00

APARTADO 176

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

TELEGRAMAS:

JUNSECA

GIJON

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



AÑO V

GIJON 1.º DE SETIEMBRE DE 1934

NÚM. 93

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

PRETENSIÓN INJUSTA

San Esteban de Pravia, puerto de Oviedo

La Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Oviedo, ha elevado al Ministro de Obras Públicas una petición solicitando que el puerto de San Esteban de Pravia se le considere oficialmente puerto de la capital de la provincia, y a la información abierta a este fin han acudido las fuerzas vivas de Asturias, y especialmente las de Gijón, protestando de tal pretensión.

Muestran este criterio las aludidas fuerzas vivas por no existir razón alguna, tanto económica, como social y política, ni tampoco geográfica, por la que se crea conveniente que el puerto de San Esteban pase a ser el oficial de la capital de la provincia, «a todos los efectos», según se pide por aquella Cámara. Económica y políticamente, Oviedo se nutre y se asiste de todas las comarcas, localidades y puertos asturianos, y por ninguno de éstos puede, ni debe, mostrar preferencia, ni pretender que oficialmente, «a todos los efectos»,

un determinado puerto sea considerado como el de la capital de la provincia, en circunstancias de hecho como las que se dan en el caso concreto de la relación entre la capital de Asturias y el puerto de San Esteban de Pravia. La industria y el comercio de Oviedo y el de su término municipal se sirven indistintamente de los tres principales puertos de esta región: San Esteban de Pravia, Avilés y Gijón-Musel; más bien podríamos decir que con preferencia de estos dos últimos, que los mismos, aparte de ser puertos carboneros, característica del de San Esteban, tienen también un importante movimiento de mercancía general y de toda clase de navegaciones, especialmente el del Musel, único habilitado en Asturias para el tráfico de pasajes en navegación de altura. En cambio, la trastierra del puerto de San Esteban se limita a la cuenca hullera del Caudal y del Aller.

No procede, ni existe fundamento alguno

para que a dicho puerto se le considere oficialmente como puerto de Oviedo, y que en la capital se instalen las oficinas de la Junta de Obras. Además, no hay porqué ocultar las consecuencias que esto acarrearía al puerto de Gijón en el sentido de sus intereses generales económicos, ya que no pueden ser indiferentes determinaciones de gobierno capaces de modificar la relación existente entre los puertos desde el punto de vista de la Administración del Estado y alterar las categorías de los mismos a todos los efectos oficiales: subvenciones, auxilios económicos, créditos, etc., etc. En este sentido, el puerto de Gijón-Musel, por el esfuerzo que representa su estado actual de construcción y de explotación en que buena parte corresponde al espíritu comercial de sus animadores, por su condición de «gran puerto» y por los servicios eminentes que ha prestado y sigue prestando a la Economía nacional, no puede admitir de buen grado que a efectos oficiales se pongan al igual suyo otros puertos aunque no sean de su categoría, y el de San Esteban de Pravia no debe entrar en la misma, ni Oviedo aspirar a su asimilación.

Otro de los perjuicios que sobrevendrían, de accederse a la petición de la Cámara de Comercio de Oviedo, sería que este hecho constituiría un precedente y, por lo tanto, punto de partida para hacer practicable el camino a recorrer para llevar a ejecución la idea de reorganización de las Juntas de Obras de

Puertos de Asturias, a base de la fusión de los tres organismos de su clase, con una sola dirección técnica y una sola administración para el grupo de puertos; idea que hace poco más de un año concibió el entonces Ministro de Obras Públicas y que no fué llevada a efecto por la protesta elevada por las fuerzas vivas de los puertos de Asturias.

Que a San Esteban de Pravia se le eleve a la categoría de puerto oficial de la capital de la provincia, «a todos los efectos oficiales» y a su Junta de Obras a la de las comprendidas en el apartado a) del artículo 3.º del Reglamento, traería, como consecuencia, los resultados antes indicados y otros tales como la asignación a ese puerto de la Administración principal de Aduanas y de la capitalidad marítima de la provincia. Y para evitar que todo esto pueda ocurrir, con sensible perjuicio para Gijón-Musel, puerto de importancia reconocida al incluirlo entre los grandes puertos, dado su considerable tráfico, es por lo que ha sometido al Ministro de Obras Públicas, la Cámara de Comercio, Industria y Navegación, de Gijón, el criterio opuesto a que prospere la pretensión de la de Oviedo, puesto que aquella es completamente improcedente, ya que tal petición no lleva aparejado ningún beneficio para Asturias de orden comercial ni económico, sino que también representa un notable perjuicio para los intereses gijoneses en particular.

SOCIEDAD ANONIMA DE
Motores DEUTSCHE WERKE
 Dirección: BARCELONA - Provenza, 314



MERCADO DE FLETES

Cada día que transcurre se acentua aún más la paralización de este mercado, que adquiere tonos de franca depresión, siendo contadísimas las operaciones que se concertaron en el transcurso de la pasada quincena. Buques de todos los tamaños se encuentran disponibles en cantidad y sus armadores los ofrecen con insistencia y en todas direcciones.

La situación de quietud es tan pronunciada que hasta los mismos mineros no son capaces para entretener normalmente los buques de su propiedad, viéndose obligados, en algunos casos, a enviarlos con cargamentos inferiores a su porte y a colocarlos en otros sectores, ya que las ventas de carbones son extremadamente reducidas.

Los tipos de flete continúan estacionados, puesto que las cotizaciones anteriores, por lo

bajas que vienen siendo desde hace tiempo, no admiten más rebaja; pero aún así, la abundancia de tonelaje y los desesperados propósitos de muchos navieros de colocar sus barcos, hace que todavía se concierten algunas operaciones a tipos más reducidos que los fijados hasta ahora.

Durante la pasada quincena aumentó el número de buques en situación de amarre y se anuncian otros más para correr igual suerte, ya que llevan mucho tiempo ofreciéndose en el mercado sin conseguir colocación.

Escasean los cargamentos en los mercados de retorno y, aparte de esto, los pocos viajes que aparecen son propuestos a tipos de flete tan reducidos que únicamente como recurso para situarse en determinada dirección, pueden ser considerados.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

| | | | |
|---------------------|---------|------------|---------|
| San Sebastián..—Vp. | 450 ts. | Ptas. 9,50 | Langreo |
| Bilbao.....— » | 600 ts. | » 7,50 | Norte |
| Id.....— » | 650 ts. | » 7,— | Id. |
| Santander.....— » | 450 ts. | » 9,50 | Langreo |
| Vigo.....— » | 450 ts. | » 11,50 | Id. |
| Id. y Marín....— » | 600 ts. | » 12,— | Norte |

AVILÉS a

| | | |
|--------------------------|-----------|-------------|
| Huelva y Málaga.....—Vp. | 2.000 ts. | Ptas. 12,50 |
|--------------------------|-----------|-------------|

PRAVIA a

| | | |
|------------------|-----------|------------|
| Pasajes.....—Vp. | 2.200 ts. | Ptas. 7,60 |
|------------------|-----------|------------|

| | | |
|-------------------|-----------|-----------|
| Bilbao.....—Vp. | 3.000 ts. | Ptas. 7,— |
| Id.....— » | 1.000 ts. | » 8,— |
| Santander.....— » | 800 ts. | » 7,50 |
| Coruña.....— » | 1.000 ts. | » 10,— |
| Vigo.....— » | 900 ts. | » 12,— |

RETORNOS:

| | | |
|----------------------|-------------------|-----------|
| Bilbao-Pravia...—Vp. | 1.000 ts. mineral | Ptas. 5,— |
| Bilbao Musel...— » | 550 ts. id. | » 5,— |
| Villagarcía-Musel— » | 300 ts. pinos | » 10,— |
| Jubia-Musel...— » | 250 ts. id. | » 9,— |

CASIMIRO VELASCO

Telegramas y Telefonemas: **CASIMIRO**

Apartado núm. 67

GIJÓN

Teléfono 32-00

AGENTES DE LAS LÍNEAS DE NAVEGACIÓN:

NORDDEUTSCHER LLOYD
 LLOYD ROYAL BELGE
 DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT «NEPTUN»
 Wm. H. MULLER & C.^o
 THE ISAACS LINE (EN GIJÓN Y BILBAO)
 GANS STEAMSHIP LINE
 CORRESPONSALES DE LA AMERICAN EXPRESS C.^o

AGENCIA DE ADUANAS

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

CASA EN BILBAO:

Barroeta Aldamar, 2-1.^o

Teléfono 18315

Telegramas: "CASMIR"



FEDERICO G. FIERRO

ARMADOR Y CONSIGNATARIO
 Comisionista y Agente de Aduanas
 Banquero

Carbones - Seguros - Fletamentos
 Cementos-Agua potable para buques

AGENTE de: la S. A. Hulleras del Turón, de S. A. Altos Hornos de Vizcaya, de S. A. Fábrica de Mieres, de S. A. Vapores Costeros, de Ibarra y Compañía, de Compañía Trasmediterránea, de Isaac's Line y de la Compañía Neptunia.

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

TELÉFONO núm. 20

Dirección Telegráfica y Telefónica: FIERROS
SAN ESTEBAN DE PRAVIA

TALLERES DEL ASTILLERO

SOCIEDAD ANÓNIMA

ASTILLERO (Santander)

MATERIAL PARA FERROCARRILES

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

DIQUE SECO

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE BUQUES

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES DE

MÁQUINAS, CALDERAS, ETC.

MAQUINARIA Y MATERIAL PARA OBRAS

PÚBLICAS Y PUERTOS

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: TALLERES

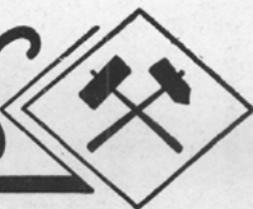
DIRECCIÓN POSTAL: APARTADO N.º 10

ASTILLERO (SANTANDER)

TELÉFONO NÚM. 20



MERCADO DE CARBONES



Es tan reducida la demanda de carbones para todas sus clases, que la mayoría de las minas están trabajando en forma restringida para impedir la acumulación de «stocks» y en algunos casos llegan a cerrar sus explotaciones durante varios días, aprovechando esto para conceder a sus obreros las vacaciones reglamentarias.

Se ofrecen con insistencia carbones de todos los tamaños, pero son escasos los compradores que hacen adquisiciones, aparte de ser la mayoría de éstas de partidas de reducida importancia.

El Director general de Minas, que ha visitado la cuenca hullera de Asturias días pasados, ha hecho manifestaciones optimistas sobre el futuro de esta industria, orientándola hacia la destilación de los carbones para convertirlos en petróleo, y a este fin, según parece, la «Camps» se compromete a adquirir cien mil toneladas, procedentes de la destilación de la hulla, cincuenta mil de lignitos y otras cincuenta mil de pizarras bituminosas. De confirmarse tal noticia, sería un respiro de importancia el que tendría la industria hullera, que cada día se profundiza más en su crisis.

La «Gaceta» del 22 de agosto publica una disposición del Ministerio de Industria y Comercio modificando los precios del carbón que quedan rebajados, para los vendidos franco bordo, en 0,22 pesetas por tonelada. Esta rebaja se debe a una rectificación sobre los precios que se establecieron con motivo de la elevación de las tarifas ferroviarias, recientemente implantada.

Exceptuando Avilés, que durante la segunda decena de agosto hizo embarques de carbón que ascendieron a 26.528 tons., los realizados por los demás puertos, Gijón-Musel y San Esteban de Pravia, en dicho período de tiempo (36.622 y 13.313, respectivamente), fueron inferiores a la decena anterior.

Los despachos continúan haciéndose en pocos días, ya que apenas si hay buques sometidos a los turnos, cuyos cargaderos se encuentran bastantes días paralizados por falta de embarques. No obstante, aún se podría imprimir mayor celeridad en el despacho, pero no se consigue esto por el sistema de producción restringida al máximo grado, que emplean las minas a fin de evitar el congestionamiento de existencias.

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

DISPOSICIÓN DE INTERÉS

Modificando el precio del carbón

Al elevarse los precios del carbón como consecuencia de la subida implantada en las tarifas de ferrocarril con fecha 18 de junio último, expusimos desde las páginas de esta Revista lo improcedente que era un aumento de 0,97 pesetas por tonelada, cuando el ferrocarril de Langreo y el Vasco Asturiano mantenían sus tarifas anteriores. Por ello proponíamos que los precios de carbón fueran elevados únicamente en 0,378 pesetas por tonelada, cantidad esta que reintegrarían las minas que efectúan los embarques por los dos ferrocarriles antes citados a aquellos que los realizan por el de la Compañía del Norte. En esto cifrábamos el aumento suficiente para cubrir la diferencia de portes, y el sistema indicado fué el que creímos más equitativo para todas las empresas mineras.

Como después también elevó sus tarifas el ferrocarril Vasco Asturiano, la cifra que fijamos entonces para la subida de los precios de carbón resulta ahora insuficiente, pero de todos modos parece ser que nuestra opinión e idea fué acogida como interesante para resolver este asunto en forma equitativa para todas las industrias hulleras de Asturias, y que lo ha sido así no cabe la menor duda, ya que la misma queda reflejada en la siguiente disposición del Ministerio de Industria y Comercio:

«De conformidad con lo dispuesto en el título III de la base sexta del Decreto de 6 de agosto de 1927, ratificado por el de 14 de julio de 1931, y no habiendo aumentado sus tarifas el ferrocarril de Langreo, procede la

rectificación de los precios que fueron establecidos por disposición de 23 de junio último.

Por tanto,

Esta Dirección general, a propuesta del Comité Ejecutivo de Combustibles, ha resuelto:

1.º El aumento de los precios franco bordo de los carbones de Asturias será de 0,75 pesetas por tonelada, en vez de 0,97 pesetas que se estableció en la disposición antes citada; es decir, que los precios de los carbones asturianos serán los siguientes:

| | S/v. Minas | F. b. |
|-----------------------------|---------------|-------|
| Galleta y cribado | 49,90 | 58,15 |
| Granza | 40,90 | 49,15 |
| Menudo | 36,30 | 44,55 |

2.º Las minas que carguen por el ferrocarril de Langreo satisfarán pesetas 0,75 por tonelada de carbón facturado al Sindicato Carbonero Asturiano, el cual, con las cantidades recaudadas por este concepto, formará un fondo, que deberá distribuirse mensualmente entre las empresas que carguen sobre los otros ferrocarriles de Asturias a prorrato entre las toneladas de carbón facturadas por cada una de ellas por los expresados ferrocarriles, los cuales percibirán, naturalmente, lo que corresponda a las tarifas de transporte que estén en vigor como consecuencia de haber aplicado la autorización concedida en la Ley de 29 de mayo último.»

Madrid, 11 de agosto de 1934.

La obtención de gasolina del carbón en Francia

Por JOSÉ MANUEL PERTIERRA

Hace un año que publicamos en estas páginas, un artículo con el título de «Inglaterra construye una fábrica de gasolina del carbón». Volvemos hoy sobre un tema análogo para recoger los progresos de la hidrogenación del carbón en Francia, marcando así un nuevo jalón, a una trayectoria que tiene para Asturias el máximo interés, ya que habrá de conducir a la implantación de una nueva industria derivada de los carbones.

La moción aprobada recientemente por el consejo de administración de la «Office Nationale des Combustibles Líquides» en París, señala el comienzo en Francia de una nueva política petrolífera, desde el momento que aquella se relaciona con la obtención de aceites minerales por hidrogenación de los combustibles sólidos.

Realmente la hidrogenación de los carbones es una invención francesa, puesto que el químico francés Berthelot, fué quien la realizó por vez primera en el año 1869, haciendo obrar una solución acuosa de ácido iodhídrico en un tubo de vidrio cerrado y a la temperatura de 270° C. sobre los carbones. La disociación que el ácido iodhídrico sufre en estas condiciones, origina el establecimiento en el interior del tubo, de una atmósfera de hidrógeno a presión elevada, que ya Berthelot estimó sobrepasaba de una centena de atmósferas en gran número de las experiencias.

El hidrógeno obrando sobre el carbón, le convierte en un líquido alquitranoso con elevados rendimientos.

Bien conocidas son las investigaciones de F. Bergius y F. Fischer y sus colaboradores en Alemania, que condujeron posteriormente a una técnica de la hidrogenación al utilizar el hidrógeno molecular a altas presiones, en sustitución del ácido iodhídrico, que por ser una materia prima fuente de hidrógeno muy cara,

no podía conducir al original método de Berthelot a una aplicación industrial.

En Francia las investigaciones acerca de la hidrogenación de los combustibles líquidos y sólidos, fueron iniciadas por los químicos directores del Laboratorio Municipal de París Sres. A. Kling y D. Florentín, quienes señalaron en varias publicaciones la gran importancia de los catalizadores, en el transcurso de las reacciones, así como también la existencia de una temperatura límite por debajo de la cual, las moléculas no sufren hidrogenación, debido a no alcanzarse la necesaria energía de activación, que produce la rotura de la molécula, preliminar a su unión con el hidrógeno.

En la Escuela Superior del Petróleo de Estrasburgo, se han realizado por M. Hugel y sus colaboradores, ensayos muy interesantes y únicos, acerca de la hidrogenación de la brea del alquitrán de hulla, que permitieron aclarar en parte su constitución química.

Posteriormente fué creada la «Societe Nationale de Recherches pour le Traitement des Combustibles» bajo la dirección de Mr. E. Audibert, cuyas experiencias en el dominio de la síntesis del alcohol metílico con el gas de agua, durante varios años, habían conducido a la implantación de la industria del alcohol metílico en Francia, al propio tiempo que se obtenía una gran práctica en el dominio de las altas presiones.

Constituyen la mencionada Sociedad, el Estado francés y varias empresas industriales, principalmente los hulleros del norte de Francia. La representación del Estado, queda asignada a un organismo creado en París, la «Office Nationale des Combustibles Líquides», que cuenta con vida autónoma y amplios recursos económicos. Este organismo controla además las investigaciones científicas y los estudios de todo orden, relacionados con los

combustibles líquidos en general, mediante subvenciones a los centros culturales, laboratorios, etc, y es un verdadero órgano consultor del Gobierno.

En el año 1930 se iniciaron en el Laboratorio de Valliers Saint Paul, próximo a París, los primeros ensayos de hidrogenación en un aparato continuo. Recientemente hemos tenido ocasión de volver a visitar a M. Audibert y su colaborador Raineau en Villiers Saint Paul, donde continúa funcionando la pequeña instalación continua de hidrogenación. Una vez lograda la experiencia necesaria con esta instalación en el dominio de la hidrogenación de los aceites del alquitrán y del petróleo, fué construída en Minas de Lens, una pequeña fábrica que permite tratar hasta 5 toneladas por día de alquitranes y aceites pesados del petróleo, con el fin, de producir gasolina.

Actualmente se estudia en el citado laboratorio semi-industrial la hidrogenación de soluciones coloidales de carbón en el aceite de antraceno, siguiendo las líneas generales de la técnica que nosotros mencionamos por vez primera en el año 1931.

La posibilidad de lograr por este camino una simplificación en la técnica de hidrogenación de combustibles sólidos, se apoya en el hecho de que siendo muy pocos los conocimientos que actualmente se poseen acerca de la estructura física y química de los carbones, su tratamiento siguiendo el método del Dr. Bergius y de la I. G. Farbenindustrie, no tiene abundante base científica y sí aún mucho de azar y empírico.

Estas palabras, pretenden solamente expresar, que la hidrogenación de los combustibles sólidos, es un problema resuelto desde el punto de vista técnico, pero no de un modo completo desde el físico-químico.

* * *

Los servicios técnicos del Ministerio de la Guerra francés, han afirmado recientemente, que la necesidad de crear una industria de fa-

bricación de combustibles líquidos, presentaba un carácter urgente en relación a la defensa nacional.

En un informe dado por la Office Nationale des Combustibles Liquides, su director, Mr. Pineau, dijo acerca de la creación de un monopolio de Petróleos: «no se puede, en efecto, pensar sin inquietud, que en el curso de una guerra submarina o la eventual negativa, de los pocos países principales productores del petróleo, de continuar aprovisionándonos, se comprometería el avituallamiento de las armas. Todos los esfuerzos deben pues, ser hechos, para realizar, en las mejores condiciones posibles técnicas e industriales, la fabricación de una cantidad a fijar de carburantes, que no sea dependiente de materias primas de origen extranjero.»

El consejo de administración de la Office National de Combustibles aceptó por unanimidad el informe y sin el menor retraso, con un importante concurso del Estado, van a ser construídas dos fábricas en Pas-de-Calais, para comprobar dos procedimientos capaces de producir gasolina industrialmente por hidrogenación de la hulla. El precio de venta se calcula será de 1,20 frs. por litro, pero es posible y probablemente cierto, que cuando se hayan abandonado los procedimientos de laboratorio y simplificado los procesos industriales, se obtenga una importante reducción de aquel precio.

Los dos grupos propietarios de los procesos; la Société Nationale de Recherches—creada con la cooperación del Estado—y la Société de Bethune van a invertir capitales por valor de 45 y 38 millones de francos respectivamente.

El plazo señalado para la construcción de las fábricas, es de 15 meses.

La adición, obligatoriamente efectuada en Francia de alcohol etílico, a la gasolina artificial que se va a obtener del carbón, permitirá producir un verdadero carburante nacional 100 por 100.

Oviedo, agosto, 1934.
(Instituto del Carbón)

El problema de los desguaces y sus dificultades

POSIBILIDAD DE UN ACUERDO

INTERNACIONAL : — : — : — :

Se habla en los círculos marítimos de una posible inteligencia entre yanquis, ingleses y japoneses, de cierto paralelismo con los tratados de Washington y Londres para coordinar las flotas de guerra para tratar, según se dice, expresamente de «sacar a la industria marítima de su actual atolladero». Estas tres naciones reúnen más de la mitad de la flota mundial y controlan dos tercios del comercio marítimo. Atraviesan las tres dificultades semejantes. Pretender una solución por separado, piensan, es un disparate que nos llevará al desastre. ¿No sería mejor repartirse en forma proporcional sobre normas determinadas el comercio marítimo? Ese es el problema.

Ese acuerdo no implicaría daño ninguno para los intereses de los demás países, sino todo lo contrario; sería una salvaguardia imposible de procurar por otros medios. Es cierto que otros países se encontrarían con un tonelaje excesivo; pero así pagarán la culpa de construir con exceso, más de lo que el comercio de tránsito necesita.

En cuanto al temor de represalias, ¿qué naciones podrían ejercerlas contra una entidad de la potencia de Inglaterra, E. U. y Japón conjuntamente? ¿Alemania, Holanda y Escandinavia, seguirían el camino de Inglaterra? ¿Qué importancia tendrían los otros países?

NECESIDAD DE UNA ACCIÓN ENÉRGICA

Para ilustrar las anteriores aseveraciones acerca de la importancia de una coordinación de flotas, debe recordarse que entre las tres

potencias mencionadas, Inglaterra, E. U. y Japón, poseen más de 12.000.000 del tonelaje llamado «ocean-going», el cual dentro de unos cinco años estará constituido por unidades de más de 20 años. Se ha sugerido que esos países deben desguazar en este término, todo aquel tonelaje y reemplazarlo en la proporción de tres a uno. Uno de los métodos propuestos para iniciar este esquema de desguaces internacionales, sería que los tres principales países marítimos, de acuerdo, negasen sus puertos a buques que tengan más de los 20 años. Esto significaría que once millones y medio de toneladas de esos «ocean-going», quedasen al margen del tráfico marítimo. La industria del mar volvería a la normalidad. La idea es estimable, dada la gravedad de estas circunstancias.

Una legislación de este alcance lesionaría intereses particulares y promovería verdaderos «casos», pero ¿es que problemas de esta magnitud pueden resolverse sin azarosas contingencias de detalle? Más pronto o más tarde hay que ir a una acción enérgica, y cuanto más se dilate, más «casos» se promoverán.

ARGUMENTOS ENCONTRADOS

Se dice con frecuencia, en el «maremagnum» de opiniones y juicios críticos que esta cuestión ha hecho surgir, que es una locura construir nuevos buques, cuando el problema está en dar ocupación a los actuales. Los ingleses, por otra parte, tampoco se avendrán, argumentan algunos, a destruir en una proporción tan considerable su flota, porque eso equivaldría a perder su hegemonía en el mar. Ninguno de esos puntos de vista es fundado.

De todos los encontrados argumentos promovidos en esta cuestión, ninguno de tan alta autoridad como el de «The Times», quien sostiene que cada buque inglés mientras existe, es un competidor en potencia del extranjero, y cada naviero inglés que desguaza y no reemplaza su tonelaje, está abriendo el camino a su competidor y dándole armas para que consolide sus posiciones. Si se quiere luchar contra la competencia subsidiada—dice el prestigioso órgano de opinión—hay que luchar con el propósito de ganar lo perdido y no transigir con una reducción voluntaria de tonelaje, aunque sea para substituirlo en parte por otro mejor.

El «Times» olvida una cosa: que la mayoría de los buques cuyo desguace se propugna ya no está para competir con nadie, sino que permanecen amarrados en la inactividad, sin beneficio para nadie y menos para sus navieros; y que a medida que pasa el tiempo sirven para menos, dado el creciente avance de la técnica naval.

A propósito del coste de entretenimiento de un buque amarrado se hablaba hace unos días en la Cámara de los Comunes, y el Presidente del Consejo de Comercio, expuso unos datos para esclarecer algunas objeciones. La pregunta que se le formuló a este respecto se refería al gasto para un naviero, de un buque amarrado de 10.000 tons. La respuesta oficial fué que este coste dependía del número de hombres a bordo y que los derechos de puerto y docks, aunque variarían con cada localidad, eran solo una pequeña parte del

total de gastos. El gasto de un buque de 10.000 tons. en aquellas condiciones es de 16 a 31 libras semanales, incluso los derechos aludidos.

OTRAS CONSIDERACIONES

Aparte de las que pueden formularse a la vista de estas cifras hay más a favor de esta idea de reducción de tonelaje. ¿Realizarán algunos navieros esta suma en los meses que se acercan? ¿Qué cantidad representa un buque desguazado? ¿A cuánto se eleva la cantidad de moneda barata que un naviero puede solicitar del Tesoro? ¿A cuánto asciende la economía de operar con un buque moderno, teniendo en cuenta los menores gastos de combustible y lo que se gana en eficacia en las operaciones de carga y descarga?

La idea de conservar un buque viejo no tiene justificación económica ni política. En tiempo de paz, esos buques no pueden competir con el extranjero; en tiempo de guerra, constituirían fáciles presas para los submarinos por su poca velocidad. Hay buques viejos, es cierto, que rinden beneficios; pero nadie pretende que esos buques, contabilizados con valores mínimos o amortizados en los balances contables, deban ser los que se desguacen. Pero hay muchos que no hacen otra cosa más que perturbar y deprimir el mercado de fletes. Y a esos buques, que en una acción combinada contra las flotas subsidiadas operando costes menores, son ineficientes y viejos, hay que sacarlos, cuanto antes y para siempre, de los mares.

Londres-Agosto.

J. THOMPSON.



Lubrificantes "Atlantic"



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

Permanece el tono firme en la mayor parte de los mercados, debido principalmente al enrarecimiento del tonelaje y a la intensidad de la demanda en las principales zonas; las cotizaciones se mostraron algunos días irregulares, pero con tendencia alcista. Este restablecimiento afecta lo mismo a los mercados del Plata que a los del extremo oriente. Los únicos que aparecen relativamente débiles, son los norteamericanos y los carboneros.

El más activo de los mercados de retorno ha sido el del Plata. Esta zona pasó por días de ligera contracción, pero las perspectivas son optimistas debido a la demanda de granos que se recibe de todo el mundo, a causa de la general escasez de las cosechas, circunstancias que sirven para valorizar hasta los granos más pobres, que concurren así con los otros a los mercados de fletes. Se fleta de San Lorenzo a Amberes para septiembre, buques de 5.500 tons. al tipo de 16/9. Otro de San Lorenzo a R. U. 7.100 tons., para octubre a 17/.

Las operaciones en los puertos del Norte quedaron reducidos al mínimum, por lo que se refiere a los EE. UU.; aunque la oferta sea ya limitadísima rebasa con mucho una demanda deprimida desde hace bastante tiempo, debido a la irregularidad monetaria. Otro tanto sucede en el sector de Montreal, a pesar de lo avanzado de la estación. Se fleta de Vanconver a Londres, Hull, 9.000 tons., para octubre, al tipo de 20/.

Aunque no hay mucho movimiento estos días en el sector australiano, después de los anteriores muy movidos, las perspectivas son favorables, debido a la intensa demanda de que son objeto cereales y legumbres. En general, es firme la situación dada la escasez del tonelaje ofrecido. Se fleta de Dairen a Rotterdam y Hamburgo, 7.500 tons., para septiembre, a tipo tan favorable como 28/6.

CARBONES

La cifra de exportaciones baja alarmantemente en el sector de Cardiff, debido sobre todo a la enconada competencia de Polonia y Alemania que redoblan sus esfuerzos para conquistar el consumo de los mercados galeses. Los datos de julio la señalan como la más baja del año, 1.188.000 tons. Clientes inveterados sitúan ahora sus órdenes en Polonia. Hay exceso de cribados a la venta y si escasean tipos menudos y medianos es por lo restringido de su producción. No han variado coques y aglomerados; algunas granzas y grancillas y finos secos son los que se cotizan con alguna firmeza.

Las condiciones generales del mercado de Swansea parecen mejorar estos días, especialmente en lo que respecta a las clases superiores de cribados que tienen altas cotizaciones y llegan muchos días a escasear; las clases bajas en cambio, se ofrecen mucho, con el natural efecto depresivo sobre sus precios. También tienen solícita demanda los «cobles» cortados a máquina; las grancillas escasean.

Aunque también la zona de Newcastle sufre la presión de la concurrencia belga y polaca, la situación era buena estos últimos días y se desplegaba una actividad creciente en todos los sectores. Las mejores calidades de vapor tienen buena demanda también tienen fácil salida las clases medianas de Tyne y Durham; la oferta de Tyne y Blyth, menudos, es sobrepasada muchos días, por una demanda activa; se cotizan bien los carbones de consumo e igualmente los metalúrgicos.

Continúa sostenida la demanda en el sector de Glasgow para los carbones de consumo. Fife, primera clase, aparece bien situada desde hace tiempo; es asimismo buena la demanda de galletillas lavadas y las clases «singles» y «pearl». Comienza a solicitarse el carbón de uso doméstico, de consumo estacional.

HISPANO RADIO MARÍTIMA

Alcalá, 16 - MADRID

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

Aparatos automáticos de alarma de los mismos sistemas

SONDAS ULTRASONORAS LANGEVIN FLORISSON

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

Pídanse detalles y presupuestos a

HISPANO RADIO MARÍTIMA, MADRID - Alcalá, 16

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

Agente en Gijón: DARÍO VEGA :: Trinidad, 23



(Marca de Fábrica)

PINTURAS VEAR (S. L.)

FÁBRICA DE BARNICES, ESMALTES, PINTURAS PREPARADAS Y EN PASTA

ESPECIALIDADES PARA LA MARINA:

PATENTES «ÁNCORA» PARA BUQUES DE HIERRO Y MADERA, BOOTTO PING, ESMALTINA (especial para camarotes), MINIO LÍQUIDO ESPECIAL (no se endurece), PINTURA ALUMINIO PARA CHIMENEAS (resistente al calor), OBRAMUERTA, BODEGAS y CARBONERAS, CÁMARAS FRIGORÍFICAS, BARNICES PARA YATES Y PUENTES, SECANTES, ETC.

FÁBRICAS Y OFICINAS.

San Francisco, 15-17

(HUMEDAL)

GIJÓN

TELÉFONO 33-46

APARTADO 220

Dirección Telefónica: VEAR



Y TIPOS MONOPOLIO

CANIVELL Y FERNÁNDEZ LTDA.

TIPOS ESPECIALES PARA MOTORES

Y MÁQUINAS MARINAS

Oficinas: Humedal, n.º 3

Almacenes: Sanz Crespo

GIJÓN

ESTADÍSTICA EN 1933

La producción de carbones en España

Por la Sección de Combustibles del Ministerio de Industria y Comercio se acaba de publicar la estadística del movimiento de carbones correspondiente al año pasado. Estos datos son aun más pesimistas que los de 1932 y dicen cuál es la crisis que viene soportando la industria hullera nacional. La producción de combustibles en nuestro país, durante los dos últimos años, ha sido la siguiente:

| CLASES | 1932 | 1933 |
|---------------------|------------------|------------------|
| Hulla..... | 6.272.750 | 5.422.179 |
| Antracita..... | 636.932 | 572.734 |
| Lignito..... | 346.201 | 290.129 |
| TOTALES..... | 7.255.883 | 6.285.042 |

Se observa, pues, un descenso de importancia que se aproxima al millón de toneladas, afectando este especialmente a la cuenca asturiana, a la que correspondieron 695.000 toneladas de menos.

Esta baja en la producción ha traído como secuela el empleo de un menor número de obreros en dicha industria, como lo demuestra el que durante 1933 fué de 47.612, es decir, 2.311 hombres menos que en 1932, y de éstos 1.629 correspondieron a nuestra región.

Trece han sido las empresas mineras cuya producción, en 1933, ha sobrepasado de 100.000 toneladas, de las que publicamos a continuación su estado comparativo con el año 1932:

| EMPRESAS | AÑOS | |
|-------------------------|------------------|------------------|
| | 1932 | 1933 |
| Duro Felguera..... | 1.225.600 | 928.531 |
| M. M. de Peñarroya..... | 685.192 | 635.540 |
| H. Española..... | 689.460 | 592.683 |
| H. Turón..... | 506.500 | 479.300 |
| F. de Mieres..... | 492.260 | 373.230 |
| M. S. Ponferrada..... | 322.041 | 265.082 |
| Minas de Barruelo..... | 196.718 | 165.383 |
| F. C. de M. Z. A..... | 166.100 | 164.250 |
| H. de Sabero..... | 118.526 | 133.031 |
| H. Vasco-Leonesa..... | 149.950 | 125.390 |
| L. Asturiana..... | 126.054 | 108.394 |
| C. Asturianos..... | 120.080 | 107.735 |
| Minas de Utrillas..... | 108.644 | 100.162 |
| TOTALES..... | 4.907.125 | 4.178.711 |

En cuanto al tráfico de carbones en Asturias, durante los dos últimos años ha sido el siguiente:

| POR FERROCARRIL | 1932 | 1933 |
|--------------------------|------------------|------------------|
| Destinado a puertos..... | 3.163.171 | 2.789.315 |
| Otros destinos..... | 1.068.602 | 1.088.046 |
| TOTALES..... | 4.231.773 | 3.877.361 |

| POR VIA MARÍTIMA | 1932 | 1933 |
|---------------------------|------------------|------------------|
| Gijón-Musel..... | 1.640.380 | 1.456.896 |
| Avilés..... | 680.888 | 611.563 |
| S. Esteban de Pravia..... | 719.390 | 668.189 |
| Ribadesella..... | 201 | 20 |
| Villaviciosa..... | 4.855 | 3.515 |
| TOTALES..... | 3.045.715 | 2.735.183 |

Y vamos a terminar estos datos con el resumen general de las industrias españolas con-

sumidoras de carbones durante el último ejercicio, especificando éstos por procedencia nacional y extranjera:

| | Extranjero Toneladas | Nacional Toneladas |
|---------------------------------------|-------------------------|-----------------------|
| 1 Ferrocarriles..... | 1.878.284 | 183.962 |
| 2 Industria electrógena. | 210.632 | 4.370 |
| 3 Siderurgia y metalurgia (*)..... | 1.070.090 | 68.906 |
| 4 Fundiciones, construcciones, etc .. | 12.743 | 19.535 |
| 5 Obtención de coque.. | 174.063 | » |
| 6 Fábrica de gas..... | 362.452 | » |
| 7 Minería.. | 20.812 | 8.505 |
| 8 Fcas. de aglomerados. | 584.761 | » |
| 9 Fcas. de cementos, etc. | 301.189 | 17.126 |
| 10 Industria vidriera... | 13.470 | 19.243 |
| 11 Industria cerámica... | 3.810 | 4.931 |
| 12 Industria azucarera... | 250.113 | 429 |
| 13 Industria alcoholera.. | 10.385 | » |
| 14 Industria química,... | 82.904 | 4.106 |
| 15 Industria papelera... | 18.126 | 3.857 |
| 16 Industria textil..... | 47.957 | » |
| 17 { Marina de guerra, | | |
| 18 { mercante y pesqueros (*)..... | 306 783 | 283.473 |
| 91 Servicios públicos.... | 28.554 | 680 |
| 20 Industrias diversas... | 396.591 | 2.265 |
| 21 Usos domésticos..... | 165.171 | » |
| 22 Intermediarios..... | 291.513 | » |
| 23 Almacenistas..... | 1.216.708 | 516.661 |
| 24 Servicio de las minas. | 178.524 | » |
| 25 Varios..... | 24.396 | 1.637 |
| TOTALES | 7.650.031 | 1.137.686 |

(*) Incluye la hulla transformada en coque.

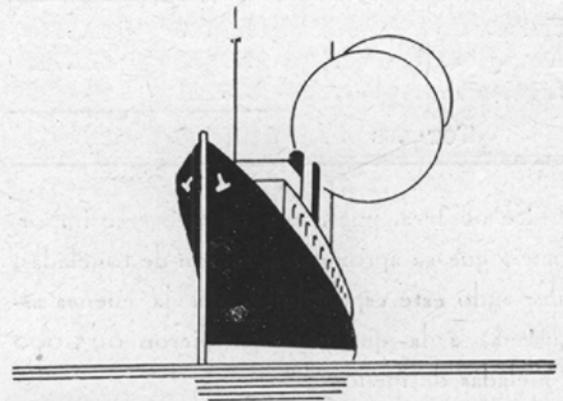
(1) Incluidas 279.730 tons. recibidas en depósitos francos y flotantes.

La adquisición de combustible español descendió el año pasado en unas 700.000 toneladas y la de extranjero apenas si llegó a 50.000 toneladas.

Los datos que preceden no pueden ser más desoladores para la industria hullera nacional y especialmente para la asturiana, ya que se ve más deprimida cada año que transcurre, y aún es más angustioso su estado si se mira bajo el punto de vista económico, quedando al descubierto la difícil situación de la generalidad de las empresas hulleras, cuyo precario desenvolvimiento tiene tonos alarmantes.

Para la economía de nuestra región, el año 1933 ha significado de pérdida 26 millones de pesetas, que es el valor de los carbones que no se extrajeron en comparación con 1932 y de ellos 14 millones en jornales a los obreros mineros que dejaron de percibir.

S. C.



ANTONIO SUARDIAZ VALDÉS

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

Servicio de cabotaje entre puertos del Cantábrico

FLOTA

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

La exportación de carbones y los «tramps»

En los días anteriores a la guerra, los «tramps» ingleses se encontraban por todos los puertos del mundo. Inglaterra poseía una flota tan grande como ningún país había tenido nunca y como ninguno tendrá ya tal vez, si se consideran las actuales tendencias del tráfico. El «tramp» se destinaba a la exportación de carbones que era su objetivo principal y no como hoy se supone generalmente al transporte de granos para Inglaterra. La tragedia del «tramp» es actualmente, no que le falten granos para la importación, sino carbones para el exterior, sobre todo en grandes distancias.

Hubo un tiempo en que el carbón inglés se enviaba regularmente a la India, a Sudáfrica, a Australia. Ya no es el caso de hoy y prácticamente la única demanda transoceánica para el carbón británico viene de Sudamérica. De otras partes quedó reducida al Báltico, al Canal de la Mancha y al Mediterráneo que pueden ser provistos por buques de corto alcance menores de 3.000 tons. y por los llamados «ocean-going» de mayor tonelaje. El buque «tramp» no se adapta bien a un tráfico unilateral. Dependió siempre, en los días de su prosperidad, del carbón que se exportaba y de los granos de retorno, más especialmente —ya lo decimos— de los primeros.

En junio de 1914, había en activo siete millones 700.000 tons. de «tramps» ingleses, y en el año 1913 la exportación de carbones alcanzó la elevada cifra de 73.400.000 tons.; en marzo último, los «tramps» ingleses ocupados

eran solo 4.100.000 tons. y la exportación de carbones de 1933, había bajado a los 39 millones.

En el curso de los últimos 20 años, el porcentaje de disminución en el tonelaje «tramp» ocupado, ha sido exactamente el mismo que el porcentaje de disminución en el tonelaje de carbón exportado.

Y como ya se ha señalado por los técnicos, a medida que la demanda de carbón baja, sube la demanda de combustible líquido. Durante los últimos cinco meses de este año, las exportaciones de carbón fueron aproximadamente la mitad de lo que habían sido en 1913 y esa proporción se registra entre el tonelaje «tramp» de aquella época y de esta.

Es un problema grave para un país insular como Inglaterra con solo una materia prima abundante: el carbón. Durante la guerra, el Gobierno inglés, apremiado por la necesidad de buques para servir a la causa aliada, pudo ejercer presión sobre los aprovisionamientos de carbón británico para sus fábricas y para sus buques; la misma dependencia existía por parte de los países aliados. Terminada la guerra, estos países procuraron afirmar para lo sucesivo su independencia de la Gran Bretaña, incrementando la maquinaria de consumo de combustibles líquidos o explotando de cualquier forma sus cuencas carboneras. La huelga general de mineros en Inglaterra, en 1926, acentuó en todas partes esta política de autonomía económica nacional.

De este proceso de los acontecimientos

son una prueba lo que sucede en el mercado italiano, donde polacos y germanos van ganando terreno constantemente a los carbones ingleses, la disminución y pérdida de otros mercados y el alumbramiento de nuevas cuencas, como la de Holanda, cuyo desarrollo se estudiaba por el colaborador de esta revista V. Castaño Sanjuán, en uno de los últimos números de ella.

De las condiciones en que se desenvuelve la economía carbonera de Polonia y Alemania y de sus dificultades interiores, tienen ya noticia nuestros lectores, porque ASTURIAS MARÍTIMA viene tratando repetidamente el tema. Las condiciones anormales en que esos países desenvuelven su producción, y la imposibilidad de continuarlas sin agotamiento, no debe ser razón para que los hulleros y los navieros ingleses, fien al tiempo la resolución

de sus problemas. Al contrario, deben precipitar los hechos.

Pero no es solo aquellas dificultades de la concurrencia las que tendrán que afrontar. Cada año que pasa queda en evidencia un hecho: «el mayor consumo de combustible líquido y la disminución correlativa del consumo carbonero; constantemente se transforman nuevos buques para adaptarlos a aquel consumo y la mayor parte del tonelaje en construcción—particularmente de liners—son motonaves o calderas de mazut». Hay que buscar, pues, nuevas salidas al carbón; esa es la única orientación posible y la única salida. Pero si Inglaterra piensa ganar los perdidos mercados ha de decir a los mineros y a sus amigos políticos que tanto han perjudicado a la industria minera hasta ahora, que deben asumir en adelante una política radicalmente distinta.

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

VARADERO del FOMENTO

Propietario: BERNARDO ORTEA

GIJÓN

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES NAVALES

Carro varadero para buques hasta 1.000 toneladas

PRECIOS REDUCIDOS PARA LAS OPERACIONES DE SUBIDA, BAJADA Y ESTANCIA

SOLICITASE TARIFA DE PRECIOS

Para intensificar el consumo de pescado

La Asociación de Armadores de Buques de Pesca de este puerto, por medio de la emisora de radio local, viene realizando una pausable propaganda para la intensificación de consumo de pescado, y a este fin, en la sesión de sobremesa, el «speaker» recomienda el empleo de este alimento, enumerando sus excelentes dotes nutritivas y exponiendo variadas recetas para su mejor condimentación. Este método de propaganda debe ser tomado como ejemplo para que lo sigan en todos aquellos puertos donde haya instaladas emisoras de radio, y en este sentido parece que se trata de llevar a efecto una labor que controlará la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca.

Bien necesario es que se haga algo práctico en este sentido, aprovechando incluso las útiles enseñanzas de otros países, que vienen realizando una propaganda constante y de gran efecto, sin reparar en las enormes sumas que la misma ocasiona—como hemos expuesto desde esta Revista en otra ocasión—; pero que, sin embargo, logran recuperar con creces con el incremento que adquiere allí el consumo de pescado.

En España, la propaganda de este suculento manjar, que posee cualidades digestivas y nutritivas bastante superiores a la carne, puede decirse que está completamente virgen. Hasta ahora se ha reducido a la labor de las revistas profesionales, a una reciente edición de sellos lanzada por la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca, y a la radioemisiones de la Asociación de este puerto. Y como se verá, esto es poco, muy poco, para lo que se puede hacer en dicho sentido.

La radiación de recetas culinarias a base de pescado; opiniones de eminencias médicas recomendando su consumo como alimento in-

mejorable; conferencias documentadas acerca de las ventajas que para el consumidor reporta el pescado empleado como base de alimento en las comidas, etc., etc., serían una propaganda eficaz que indudablemente repercutiría en los mercados con aumento en la demanda de este comestible. Y, aparte de todo esto, no estaría de más la colocación, en los sitios más visibles de las poblaciones españolas y especialmente en las del interior y principales carreteras, de carteles llamativos con alusión al consumo de pescado. Incluso, a este objeto, la Federación de Armadores, debería abrir un concurso de carteles con buenos premios para que acudieran al mismo los más destacados dibujantes españoles.

Otro medio que habría de ser de gran eficacia para conseguir el aumento de ventas de pescado, sería la publicación de folletos, impresos con el mejor gusto, en los cuales se enumerasen los diferentes modos de condimentar las especies más abundantes de pescado, para que resulten más exquisitas en su consumo. Estos folletos podrían ser entregados a los compradores en los puestos de venta y plazas y en determinados días de la semana.

Debe hacerse, pues, una profusa propaganda empleando los medios antes expuestos y cuantos otros se crean eficaces para llamar la atención del público y obtener de este modo que el consumo del pescado vaya en aumento. Y en esta labor no debe situarse el Estado al margen, sino que, al igual que en otras naciones, contribuir económicamente, ya que la industria pesquera española es una de las principales actividades del país y una fuente de gran riqueza. Además, en manos del Estado está el logro de los propósitos que propugnamos sólo con imponer en los carteles

la obligatoriedad del consumo de pescado, así como en los establecimientos correccionales y penitenciarios, cantinas escolares y demás dependencias donde la alimentación corre a su cargo.

En fin, es preciso propagar a los cuatro vientos las excelencias del pescado como alimento y para ello hay un extenso campo y mil medios prácticos y de gran efecto a em-

plear. La industria pesquera, para que pueda seguir desarrollándose, requiere la fácil colocación de los productos que extrae del mar, y para obtener esto nada mejor que el anuncio sugestivo y constante, a fin de conseguir que el público en general llegue a conocer las particularísimas dotes que posee el pescado como alimento.

PISCIS.

SOCIEDAD METALÚRGICA 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-Diene en impregnación de traviesa.

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

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

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

----- 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



CONTINÚAN LOS BUENOS PRECIOS

A mediados de agosto solamente quedaban pescando en la costa de Irlanda dos parejas de este puerto que llegaron aquí en los últimos días del mes pasado. El pescado que trajeron no ha sido gran cosa: algo de merluza y mucho bacalao. Desde luego, no volverán ya a aquellas playas, dando por terminada la campaña de verano.

Las parejas que trabajan al día en estos caladeros vienen haciendo mareas bastante regulares, siendo la base de sus capturas la pescadilla. Es digna de mención la marea de besugo que trajo una pareja en la pasada quincena,

que puesta en venta ascendió a más de seis mil pesetas.

Los precios que rigieron durante el período de tiempo que nos ocupamos han sido bastante buenos, por lo que la industria pesquera de este puerto ha encontrado rendimiento, a pesar de no ser abundantes las caladas llevadas a efecto.

La costera de bonito continúa en excelentes condiciones, habiendo muchos barcos que terminarán la misma con importante cifra de «capital». En este puerto son pocas las ventas que se efectúan de dicho pez, porque entran en el vecino puerto de Candás la generalidad de los boniteros.

Promedio de precios en las ventas de pescado en la Rula de Gijón, desde el 11 al 25 de Agosto de 1934

| CLASE DE PESCA | 11 | 13 | 14 | 16 | 17 | 18 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 |
|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Merluza..... | 6,— | 4,69 | 4,49 | 5,34 | 5,39 | 5,89 | 5,— | 5, | 3,90 | 4,50 | 3,79 | 4,79 |
| Pescadilla. ... | 1,37 | 1,25 | 1,41 | 1,60 | 1,35 | 1,62 | 1,42 | 1,11 | 1,21 | 1,10 | 1,36 | 1,23 |
| Besugo..... | 1,29 | 1,21 | 0,89 | 1,63 | 1,30 | 0,89 | 1,29 | 1,38 | 1,20 | 1,— | 0,69 | 0,85 |
| Panchos..... | 0,75 | 0,73 | 0,82 | 0,78 | 0,78 | 0,97 | 0,90 | 0,88 | 0,50 | » | 0,50 | 0,79 |
| Gallos..... | 1,20 | 1,— | 0,94 | 1,8 | 0,98 | 1,— | 1,— | 1,15 | 0,95 | » | 1,— | 1,— |
| Congrio..... | 2,53 | 2,36 | 1,70 | 2,50 | 2,21 | 2,60 | 2,58 | 2,46 | 2,59 | 2,50 | 2,19 | 2,16 |
| Congria..... | » | 1,88 | 1,50 | » | » | » | » | » | 1,50 | » | 1,29 | » |
| Gallapotas ... | » | 1,11 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Rodaballo.... | » | 2,83 | 2,88 | » | » | 2,80 | 5,22 | » | » | 2,72 | » | » |
| Barbadas.... | 0,74 | 0,68 | 0,95 | » | » | » | 0,76 | » | 0,78 | » | 0,81 | 0,79 |
| Matute..... | 0,50 | 0,52 | 0,39 | 0,49 | 0,46 | 0,40 | 0,38 | 0,51 | 0,41 | 0,50 | 0,37 | 0,43 |
| Pelao..... | 0,46 | 0,60 | 0,40 | 0,51 | 0,36 | 0,50 | 0,44 | 0,48 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,47 |
| Potas..... | 0,74 | 0,60 | » | » | 0,53 | » | » | » | » | 0,72 | » | » |
| Bonito..... | 1,22 | 1,60 | 1,47 | 1,32 | » | 1,39 | 1,23 | » | » | » | » | » |
| Chicharos... | » | 0,40 | » | 0,30 | 0,40 | 0,29 | 0,30 | » | 0,29 | » | 0,32 | 0,40 |
| Reyes..... | 1,23 | » | » | » | » | » | 1,— | » | » | » | » | 1,11 |
| Abadejo..... | » | » | » | » | » | 2,43 | » | » | » | » | » | » |
| Calamares.... | » | » | » | » | » | » | » | 2,23 | 2,60 | » | » | » |
| Langostinos.. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 3,65 |

SOCIEDAD ANONIMA DE
Motores DEUTSCHE WERKE
 Dirección: BARCELONA - Provenza, 314

Movimiento habido en los turnos para la carga de carbón

| FECHAS | | NOMBRE DEL BUQUE | Toneladas | DESTINO |
|--|-----------|-------------------------------------|-----------|----------------|
| Petición de turno | SALIDA | | | |
| ===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO ===== | | | | |
| 9 Agosto | 16 Agosto | Euzquera. | 7.000 | Barcelona. |
| 18 id. | 23 id. | Genoveva Fierro | 2.350 | Sevilla. |
| 18 id. | cargando | Nuestra Señora del Carmen | 5.200 | Barcelona. |
| ===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO ===== | | | | |
| 9 Agosto | 15 Agosto | Deva. | 1.250 | Barcelona. |
| 16 id. | 20 id. | María Amalia. | 980 | Sevilla. |
| 17 id. | 21 id. | Bodón | 850 | Bilbao. |
| 18 id. | 24 id. | Abando | 2.600 | Vallcarca. |
| ===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO ===== | | | | |
| 10 Agosto | 13 Agosto | Sama. | 1.000 | Coruña. |
| 13 id. | 17 id. | Jesús Antonio. | 1.500 | Málaga. |
| 16 id. | 20 id. | Llodio | 900 | Bilbao. |
| 16 id. | 23 id. | Sotón | 1.900 | Pasajes. |
| 18 id. | 24 id. | Río Miera. | 1.000 | Cádiz. |
| 20 id. | cargando | Valentín Ruiz Senén | 5.750 | Huelva. |
| 20 id. | esperando | Sama. | 1.000 | Bilbao. |
| ===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO ===== | | | | |
| 9 Agosto | 13 Agosto | Alejandro | 400 | San Sebastián. |
| 13 id. | 16 id. | José María | 500 | Pasajes. |
| 16 id. | 18 id. | Hernani | 440 | San Sebastián. |
| 20 id. | 23 id. | Alejandro | 400 | Id. |
| 22 id. | cargando | Juan Artáza | 600 | Bilbao. |
| 24 id. | esperando | José María | 500 | Pasajes. |
| ===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES ===== | | | | |
| 12 Agosto | 12 Agosto | Mina Sorriego | 160 | Santander. |
| 16 id. | 17 id. | M. de Chávarri | 4.600 | Tarragona. |
| 18 id. | 18 id. | Fernando Luis de Ibarra | 4.600 | Id. |
| 23 id. | 23 id. | Hernani | 420 | San Sebastián |

- GIJON

per estos puertos desde el 10 al 25 de Agosto de 1934

| FECHAS | | NOMBRE DEL BUQUE | Toneladas | DESTINO |
|--|-----------|-------------------------------|-----------|----------------|
| Petición de turno | SALIDA | | | |
| ===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS ===== | | | | |
| 2 Agosto | 13 Agosto | A. Senra | 4.800 | Barcelona. |
| 6 id. | 10 id. | Nuria R | 3.700 | P. Mallorca. |
| 7 id. | 11 id. | Lolina | 380 | Zumaya. |
| 9 id. | 20 id. | Deva | 2.150 | Barcelona. |
| 9 id. | 11 id. | Llodio | 900 | Bilbao. |
| 9 id. | 15 id. | Cabo Corona | 2.300 | Málaga. |
| 10 id. | 13 id. | Mariano Benlliure. | 154 | Coruña. |
| 10 id. | 15 id. | Compostela | 1.800 | Bilbao. |
| 13 id. | 16 id. | Ana | 300 | Zumaya. |
| 14 id. | 16 id. | Melchuca. | 100 | Vegadeo. |
| 14 id. | 22 id. | San Eduardo | 300 | Vigo. |
| 14 id. | esperando | Ruda | 480 | Id. |
| 16 id. | cargando | Numa | 4.400 | Barcelona. |
| 16 id. | 20 Agosto | Mina Sorriego | 160 | Santander. |
| 17 id. | 22 id. | G. Junquera | 3.000 | Alicante. |
| 18 id. | 24 id. | María Santiuste | 480 | San Sebastián |
| 20 id. | 24 id. | Elgueta | 420 | Bilbao. |
| 20 id. | esperando | Cervantes | 214 | Coruña |
| 21 id. | 23 Agosto | Lola | 240 | Zumaya. |
| 21 id. | 23 id. | Conchita | 50 | Vegadeo. |
| 23 id. | esperando | Valentín Ruiz Senén | 1.500 | Huelva. |
| 25 id. | » | Lola | 40 | Burela. |
| ===== GIJÓN - DARSENA. — F. C. DE LANGREO ===== | | | | |
| 4 Agosto | 10 Agosto | Ricardo Espinosa | 130 | Ferrol. |
| 6 id. | 11 id. | Vito | 190 | Zumaya. |
| 7 id. | 13 id. | Sisarga | 155 | Id. |
| 8 id. | 13 id. | Manuel | 140 | Coruña. |
| 8 id. | 15 id. | Juanes | 200 | San Sebastián. |
| 10 id. | 15 id. | Toñín. | 150 | Id. |
| 10 id. | 15 id. | Víctor | 125 | Lequeitio. |
| 11 id. | 17 id. | Brens | 150 | Villagarcía. |
| 11 id. | 16 id. | Edurne | 200 | Zumaya. |
| 11 id. | 18 id. | Magdalena | 230 | Santander. |
| 14 id. | 22 id. | Ineschu | 180 | Zumaya. |
| 14 id. | 21 id. | Joven Víctor | 150 | Id. |
| 14 id. | 20 id. | Paco García | 210 | Santander. |
| 14 id. | 23 id. | Monte Faro | 180 | Bilbao. |
| 14 id. | 22 id. | Lequeitiara | 220 | San Sebastián. |
| 16 id. | 22 id. | Antonieta. | 120 | Santander. |
| 17 id. | 24 id. | Sotillo | 190 | Zumaya. |
| 20 id. | esperando | Dionisia | 260 | Bermeo. |
| 20 id. | » | Manuel | 240 | Bilbao. |
| 23 id. | cargando | Ana | 300 | San Sebastián |
| 25 id. | esperando | Airoso | 125 | Bermeo. |
| 25 id. | » | Lalín. | 160 | Santander. |

AVILES

Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la 2.^a decena
de Agosto de 1934

| FECHA DE | | NOMBRE DEL BUQUE | Toneladas | DESTINO |
|---|-----------|-----------------------------|---------------|--------------------|
| Entrada | Salida | | | |
| 2.^a decena de Agosto. | | | | |
| 4 Agosto | 11 Agosto | Ita | 3.474 | Aguilas-Tarragona. |
| 5 íd. | 11 íd. | Peñas Rocías | 2.494 | Alicante. |
| 11 íd. | 13 íd. | El Gaitero | 103 | Santander |
| 9 íd. | 14 íd. | Guillermo Schulz | 3.569 | Valencia. |
| 12 íd. | 15 íd. | Iturri-Ripa | 390 | Bilbao. |
| 11 íd. | 16 íd. | José Tartiere | 3.545 | Id. |
| 11 íd. | 16 íd. | Arriluze | 2.702 | Ceuta. |
| 15 íd. | 16 íd. | Landro | 130 | Cillero. |
| 17 íd. | 17 íd. | Aller | 18 | Vigo. |
| 14 íd. | 18 íd. | Victor de Chávarri. | 4.580 | Valencia. |
| 14 íd. | 18 íd. | Luis Adaro | 3.223 | Huelva-Sevilla. |
| 3 íd. | 18 íd. | Belarmina | 109 | Coruña. |
| 14 íd. | 18 íd. | Caruso | 1.335 | Bilbao. |
| 15 íd. | 20 íd. | Lolina | 418 | Pasajes. |
| 19 íd. | 20 íd. | Iturri-Ripa | 408 | Bilbao. |
| 17 íd. | 20 íd. | Río Turia. | 30 | Bermeo |
| TOTAL .. | | | 26 528 | |

Manuel G. Morán

EFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

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

Aceites para la Marina MOBIL OILS

Empaquetaduras y juntas BELDAM

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

San Juan de Nieva (Avilés)

Telegramas
Telefonemas

MORÁN-AVILÉS

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

Relación del carbón embarcado por este puerto durante la 2.^a decena
de Agosto de 1934

| FECHA DE | | NOMBRE DEL BUQUE | Toneladas | DESTINO |
|---|-----------|----------------------------|---------------|----------------|
| Entrada | Salida | | | |
| 2.^a decena de Agosto. | | | | |
| 11 Agosto | 11 Agosto | Antonieta | 120 | Coruña. |
| 10 id. | 11 id. | Zuloaga | 205 | San Sebastián. |
| 11 id. | 12 id. | C. Rezola núm. 2 | 679 | Id. |
| 11 id. | 13 id. | Zubieta | 157 | Pasajes. |
| 10 id. | 14 id. | Elgueta | 449 | Bilbao. |
| 8 id. | 14 id. | Jaime Girona. | 3.375 | Id. |
| 11 id. | 16 id. | G. Junquera | 2.829 | Barcelona. |
| 15 id. | 17 id. | Vito | 185 | San Sebastián. |
| 10 id. | 17 id. | M. de Urquijo. | 3.313 | Bilbao. |
| 16 id. | 18 id. | Juan Artaza | 593 | Id. |
| 16 id. | 18 id. | Zurriola | 429 | Barcelona. |
| 14 id. | 19 id. | Aurora | 979 | Bilbao. |
| TOTAL... | | | 13.313 | |

GRANDES ALMACENES DE EFECTOS NAVALES

DE

ENRIQUE VALDES T. PRIDA

PRECIOS SIN COMPETENCIA

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

TELÉFONO 19

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

Toneladas de carbón embarcadas por los diferentes cargaderos que se citan durante la 2.^a decena de Agosto de 1934

| | | 1. ^a DECENA | 2. ^a DECENA |
|--|-----------------------------|------------------------|------------------------|
| MUSEL | | | |
| Vías de Langreo. - Cargadero del F. C. | Turno 1. ^o | 7.117,62 | 5.032,47 |
| | Id. 2. ^o | 5.150,49 | 2.026,73 |
| | Id. 3. ^o | 4.374,28 | 4.074,64 |
| | Id. 4. ^o | 2.126,73 | 1.346,99 |
| | Grúas chicas | 439,58 | 310,75 |
| MUSEL | | | |
| Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P. | Cargaderos | 24.0416,38 | 18.922,14 |
| | Grúas chicas | 1.189,70 | 1.169,33 |
| GIJÓN-DARSENA | | | |
| Vías de Langreo. - Cargadero del F. C. | Cargaderos | 3.031,99 | 2.275,04 |
| | Muelles | 602,00 | 464,00 |
| Totales en las dos decenas | | 48.073,77 | 35.622,09 |
| AVILÉS | | 8.644,00 | 26.528,00 |
| SAN ESTEBAN DE PRAVIA | | 28.640,00 | 31.313,00 |



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

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

Dirección telegráfica: **FÁBRICA-MIERES**

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

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



INFORMACIONES VARIAS



COMPRA-VENTA DE BUQUES

Vapor «Anita»; casco de acero, construido en el año 1874; de 166 tons. de registro bruto y 114 netas. Vendido por Ramón Varela, de Ares, a Serafín Centeno, de Corme, en 16.000 pesetas.

BUQUE QUE CAMBIA DE NOMBRE

El vapor «Verge del Carme» ha sido cambiado de nombre, denominándose en adelante «Virgen de la Cinta núm. 6».

REGLAMENTO DE POLICÍA MINERA

La «Gaceta» del día 29 de agosto publica un decreto del Ministerio de Industria y Comercio aprobando el Reglamento de Policía Minera y Metalúrgica.

En él se recogen las conclusiones aprobadas en la última asamblea minera, que tienden a evitar los accidentes en las minas.

EL PUERTO DE BILBAO

Hemos recibido un ejemplar de la Memoria de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao en la que se manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora de la ría y puerto bilbainos y relación de ingresos y gastos durante el año 1933.

Según esta Memoria, por aquel puerto se importaron en ese período 1.469.935,806 toneladas de carga, de las que 630.704,875 fueron carbón nacional y 179.483,114 carbón extranjero y 659.687,817 carga general; se exportaron 1.222.700,792 toneladas, de ellas 926.996,700 mineral y 295.713,083 carga general.

Comparado este tráfico con el del año anterior se registraron en la importación 19.081,336 toneladas de menos y en la exportación 104.830,431 de más.

EL TONELAJE NAVAL Y SU DISTRIBUCIÓN POR NACIONES

Referido a seis fechas, 1914 el último año de anteguerra; 1922 el primer año normal de la postguerra; 1929 el último año que pudiéramos llamar de normalidad en la postguerra; 1931, cuando el tonelaje naval alcanza su cifra máxima; 1933, hace un año, y las cifras más recientes del año corriente.

| | AÑOS | | | | | |
|------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| | 1914 | 1922 | 1929 | 1931 | 1933 | 1934 |
| GRAN BRETAÑA Y DOMINIOS..... | 20,5 | 21,6 | 22,8 | 23,1 | 21,6 | 20,6 |
| EE. UU. (mar).... | 2,0 | 13,6 | 11,0 | 10,4 | 10,1 | 9,8 |
| Japón..... | 1,7 | 3,6 | 4,2 | 4,3 | 4,3 | 4,0 |
| Noruega..... | 1,9 | 2,4 | 3,2 | 4,1 | 4,1 | 4,0 |
| Alemania..... | 5,1 | 1,8 | 4,0 | 4,2 | 3,9 | 3,7 |
| Francia..... | 1,9 | 3,5 | 3,3 | 3,5 | 3,5 | 3,3 |
| Italia..... | 1,4 | 2,7 | 3,2 | 3,3 | 3,1 | 2,9 |
| Holanda..... | 1,5 | 2,6 | 2,9 | 3,1 | 2,8 | 2,6 |
| Suecia..... | 1,0 | 1,0 | 1,5 | 1,7 | 1,7 | 1,6 |
| Grecia..... | 0,8 | 0,7 | 1,3 | 1,4 | 1,4 | 1,5 |
| España..... | 0,9 | 1,2 | 1,1 | 1,2 | 1,2 | 1,2 |
| Dinamarca..... | 0,8 | 1, | 1,0 | 1,1 | 1,2 | 1,1 |
| Otros países..... | 3,6 | 3,5 | 4,4 | 4,9 | 5,2 | 5,6 |
| TOTALES... | 43,1 | 59,2 | 63,9 | 66,3 | 64,1 | 61,9 |

A éstos habría que añadir la flota lacustre de los Estados Unidos que fué en los años respectivos, 2, 3; 2,1; 2, 5; 2, 4; 2, 5; 2, 5, millones de tons. que no hacen variar las cifras respectivas. Las cifras se refieren siempre al tonelaje grueso.

PÉRDIDAS DE TONELAJE EN EL MES DE JUNIO

La lista de accidentes marítimos registrados durante el mes de junio, ha sido hecho pública por el Bureau Veritas recientemente. Durante ese mes han sido eliminados del Registro 67 vapores, 2 motonaves (incluso auxiliares) y 10 veleros, por las siguientes causas:

Vapores: naufragados, 10; incendiados, 2; hundidos, 9; desguazados, 46.

Motonaves y veleros equipados con motores auxiliares: naufragados, 1; desguazados, 1.

Veleros: naufragados, 2; hundidos, 4, desguazados, 4.

La nacionalidad a que estos buques pertenecían era:

Vapores: yanquis, 8; ingleses, 22; holandeses, 3; fineses, 2; franceses, 3; alemanes, 2; húngaros, 1; islandeses, 1; italianos, 10; japoneses, 5; noruegos, 4; españoles, 4; suecos, 1; tunecinos, 1.

Motonaves y veleros con motores auxiliares: ingleses 2.

Veleros: yanquis, 3; ingleses, 1; fineses, 1; franceses, 1; italianos, 1; españoles, 1; suecos, 1.

MALOS TIEMPOS PARA

EL CARBÓN INGLÉS :

Las cuencas de Gales, Cardiff y Swansea,

son las más afectadas por la concurrencia de que hacen al carbón inglés, países como Polonia, Alemania y Bélgica, desde hace algún tiempo; y las zonas de consumo afectadas son principalmente Francia, Irlanda y los países del Mediterráneo. Los productores de aquellas regiones están justamente alarmados por las proporciones que asume la competencia de Polonia, agudizada después de la ruptura de las negociaciones anglo-polacas de que ya nos hemos ocupado. Se ha dado el caso de que algunos consumidores como «Electricity Workers», de Buenos Aires, empresa financiada por fuertes capitales ingleses, desplazan sus órdenes de Gales a Polonia.

Así resulta que las exportaciones de julio son 146.000 tons. menos que el mes anterior. El cierre de minas y el trabajo intermitente en la cuenca minera alcanza proporciones alarmantes y las perspectivas inmediatas no son para inspirar confianza.

MUTUA DE SEGUROS DE LA FEDERACION ESPAÑOLA DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA
Marqués de Cubas, 5. - 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: 33.686.860 PESETAS.
 Siniestros pagados: 1.900.336,45 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: 7.740.204 PESETAS.

CIFRAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1933

DELEGACIONES EN TODOS LOS PUERTOS

Autorizado por la Inspección de Seguros y Ahorro en 8 de mayo de 1933

Baquera, Kusche & Martín, S. A.
 (Casa fundada en 1847)

Consignatarios de Buques - Agentes de Aduanas y Transitarios

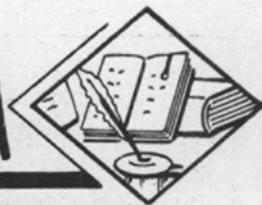
Casa central en Málaga - Sueursales en:

Alicante - Barcelona - Cádiz - Ceuta - Córdoba - Madrid - Palma de Mallorca - Port-Bou - Sevilla y Valencia.

Dirección { telegráfica } **BAKUMAR**
 { telefónica }



LEGISLACIÓN MARITIMA



DECRETO DISPONIENDO QUE LA SUBSECRETARÍA DE LA MARINA CIVIL PASE A FORMAR PARTE DEL MINISTERIO DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Los servicios que tiene a su cargo la Subsecretaría de la Marina civil, dependiente en la actualidad del Ministerio de Marina, hállanse en conexión más lógica con los de algún otro Departamento ministerial que con el de que ahora forman parte, puesto que es evidente que el Ministerio de Marina debe tener como punto de mira exclusivamente la organización y eficiencia de la defensa naval.

Al mismo tiempo conviene proporcionar amplio margen a las aspiraciones de todas las clases y organismos que en el mar desarrollan su actividad, consistentes en que la organización administrativa que con ellos se relacione, tenga un acentuado carácter civil, cuyo criterio recogió en gran parte la República al dictar la vigente Ley de 12 de Enero de 1932.

Para facilitar este designio y para que la finalidad esencialmente económica de todas las modalidades que constituyen la competencia de la Subsecretaría de la Marina civil pueda alcanzar su total plenitud, debe incorporarse este Centro al Ministerio de Industria y Comercio, ya que la trayectoria de uno y otro coinciden por completo, y así podrán obtenerse inmejorables resultados de la labor conjunta que ambos organismos puedan realizar, y siempre se conseguirán unidad de acción y orientación, indispensables para el buen funcionamiento de los servicios del Estado.

Por estas razones, de acuerdo con el Consejo de Ministros y a propuesta de su Presidente,

Vengo a decretar lo siguiente:

Artículo 1.º La Subsecretaría de la Marina civil, actualmente en el Ministerio de Marina, pasará, con la competencia, jurisdicción, organización y personal que tiene en el presente momento, a formar parte del Ministerio de Industria y Comercio, de cuyo Mi-



PINTURAS SUBMARINAS

Muñuzuri, Lefranc, Ripolin. S.A.

APARTADO 49 BILBAO

nistro dependerá exclusiva y directamente.

Art. 2.º Por el Ministerio de Hacienda se dictarán las disposiciones oportunas para que los créditos del vigente Presupuesto semestral y los remanentes de los dos trimestres prorrogados del Presupuesto de 1933, que corresponden a la Subsección 2.ª de la Sección 5.ª, se apliquen a los gastos de la Subsecretaría de la Marina civil, en la Sección 11, así como también deberá adoptar cuantas medidas considere necesarias para la perfecta ejecución de este Decreto.

Art. 3.º De conformidad con lo establecido en el primer artículo transitorio de la Ley de 12 de enero de 1932, la Subsecretaría de la Marina civil seguirá ocupando íntegramente el edificio que dicha disposición legislativa le concedió.

Madrid, veintiuno de agosto de mil novecientos treinta y cuatro,

ABRIENDO UNA INFORMACIÓN
PARA QUE SE APORTEN ORIENTACIONES PARA EL DESARROLLO
DE LA INDUSTRIA PESQUERA =

Ilmo. Sr.: La Sección de Pesca del Consejo Superior de Servicios Marítimos ha pro-

puesto se abra una información a fin de que las Entidades que se consideren interesadas en los asuntos de que trata el anteproyecto de Pesca marítima, puedan informar o aportar orientaciones beneficiosas para el fomento y desarrollo de la industria de la pesca.

En vista de lo cual, y de que se trata de un problema de interés nacional,

Este Ministerio, de acuerdo con dicha propuesta y la de esa Subsecretaría, ha dispuesto que, además de dar a conocer el referido anteproyecto a los Departamentos ministeriales a que pueda afectar el contenido del mismo, se abra una información pública a fin de que aquellas Entidades o particulares interesadas en la industria de la pesca que lo deseen, presenten sus respectivas proposiciones o informaciones, dentro del plazo de un mes, a contar de la fecha de publicación de esta disposición en la «Gaceta de Madrid».

Para facilitar esta labor, la Inspección general de Pesca, en Madrid, y las Delegaciones y Subdelegaciones de Pesca, en la costa, dispondrán de ejemplares del anteproyecto, que se facilitarán a las Entidades interesadas en su estudio.

Madrid, treinta de julio de mil novecientos treinta y cuatro.

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

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 }
Telefonemas } "RUIDEVELASCO GIJÓN"

CODES } A. B. C. 5.ª EDICIÓN
SCOTT'S 10.ª EDICIÓN

SANCHEZ RUIZ & FERRER

SEGUROS Y REASEGUROS

FLETAMENTOS :-; COMPRA-VENTA DE BUQUES

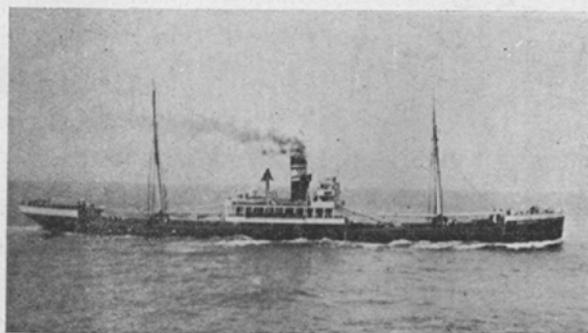
Telegramas }
Telefonemas } **RUSANCO**

TELÉFONO 11.354
APARTADO 145

CLAVES { A. B. C. 5.ª EDICIÓN
PARTICULAR

MADRID

Peligros, 9



JOAQUIN VELASCO

LANGREO, 2

GIJÓN

MINAS DE COTO DEL MUSEL
CARBONES PARA GAS

VAPORES:



"Mina Piquera"
"Mina Coto"
"Mina Carrió"
"Mina Sorriego"
"Mina Entrego"

GRANDES TALLERES MECÁNICOS

GARCIA Y CANGA (LTDA.)

Talleres y Oficinas: Calle de la Sierra :: Teléfono automático 3126

GIJÓN

CONSTRUCCIONES METÁLICAS

Se hacen toda clase de reparaciones de buques.

Talleres de Ajuste, Calderería y Forja-Montaje de transmisiones - Soldadura Autógena y Eléctrica.

Construcción y reparación de toda clase de Máquinas y Calderas

FUNDICIÓN de METALES

GUARDACABOS de TODAS las MEDIDAS

Fábrica de Pinturas PULCHRA

Teléfono 3.800-SANTANDER

PATENTES «MATEOLA» - ESMALTES

PINTURAS - BARNICES - SECANTES

COLORES - ACEITES

AGUARRAS - BROCHERÍA

Venta exclusiva:

E. Pérez del Molino, S. A.-SANTANDER

DOMINGO MUMBRÚ

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS
BARCELONA

Telegramas } DOBRÚ
Telefonemas }

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



La Unión y El Fénix Español

(Compañía de Seguros)

MARÍTIMOS - Buques - Fletes - Desembolsos - Mercancías - Incendios - Vida
Valores - Accidentes del Trabajo y Mar (tripulaciones industrias, etc.) - Acci-
dentes individuales - Responsabilidad Civil - Robo - Explotación - Saqueo - Pillaje, etc., etc.

Representantes en Gijón (Asturias):

LUIS DEL CAMPO VALDÉS-HEVIA

CLAUDIO FERNANDEZ y FERNANDEZ

COMISARIATO DE AVERIAS

Oficina: Libertad, 49

Teléfono 2938

Particular 1496

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

PLANOS DE PESCA.—Desde Silleiro a Santa María con los pesqueros de Foudorces de Mira, Ericeira, Faraloes, Seno de Abraham, Risca, Alda, Balatina, Pombal, Mar de Iaxa, Mar Novo, Sines Vilanova Arrifana, Sarda, San Vicente, Cama da Vaca, Carvoeiro, Lagos, Borda dos Picos, Santa María, etc.—PLANO DE PESCA B.—Desde Espartel a Mazagán con los pesqueros de Arcila, Torres, Tres Santos, Larache, Cabeza de Vaca, Marmora, 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, Ghir, Cabeza del Cobo, Mar de los Calanes, los 100 brazos, Carretera, Santa Cruz, las 30 Millas, Río Mesa, Agula, Fogo, Hill, Nun, La Curva, Juby y Banco la Concepción.—PLANO DE PESCA Ha.—Contiene las Islas Terceras y la situación de un Banco de pesca abundantísima.—PLANO DE PESCA I.—De Juby a Cabo Blanco del Sur con los pesqueros de los Matillos, Sakiet, Bojabor, Barreras, Franceses, Peña Grande, Barbas, Río de Oro, Agüera, etc.

Para pedidos dirigirse a

D. Miguel Morales Almiñana

Capitán de la Marina Mercante

Lista de correos - CADIZ

Enviándole por giro postal o telegráfico 75 ptas.

Juan Navarro Dagnino

Subdelegado de Pesca
en La Coruña

PUBLICISTA DE OBRAS NAUTICAS

El giro-compás (Aguja giroscópica)

Manejo de las cartas marinas inglesas y españolas

Vocabulario marítimo inglés-español y español-inglés

Gran tratado de maniobra de buques "Arte Naval"

Edición española de las tablas de Newton y Pinto

Tratado de navegación "Manual del Oficial de Derrota"

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

Pedidos al autor.

HIJOS DE CLAUDIO ALVAREZ
EFFECTOS NAVALES

Materiales de Construcción

Depositarios del material

para techar PIZARRITA

M. de San Esteban, 7-A **GIJON**

ALMACÉN DE EFECTOS NAVALES

DE
VIUDA MAÑUECO (SUCESSOR)

Méndez Núñez, 8 - Teléfono 2256

SANTANDER

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

SUCURSAL EN PUERTO CHICO

Minas de Respinedo

JESUS FERNANDEZ

OFICINAS:

Marqués de San Esteban, número 2

GIJÓN

SOCIEDAD INDUSTRIAL ASTURIANA

FABRICAS DE MOREDA Y GIJON

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

Espino artificial, puntas de paris, hoja de lata

Para la correspondencia y pedidos dirigirse al Director de las

Fábricas de MOREDA y GIJON. - GIJON (Asturias)

Apartado 26 :: Telegramas: Moreda y Gijón

Fábrica de Metales de Lugones

ALAMBRE de cobre electrolítico de todos los diámetros

Id. de bronce silencioso » » » »

Id. de latón » » » »

BARRAS de cobre de todos los diámetros

Id. de latón » » » »

CHAPAS de latón de todas dimensiones

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

Minas de Carbón en Aller (Moreda)

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

Minas de Hierro en Belmonte

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

Telegramas y Telefonemas: TARTIERE

VAPORES DE GUMERSINDO RIESGO VALLINA

GIJÓN

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 | | |
| Teléfonos | Oficinas: AVILÉS | 72 |
| | Id. San Juan de Nieva | 3 |
| | Particular | 99 |

| | | | |
|------------------|-------------|---------------------|-----------|
| VAPORES: | | Aida | 350 Tons. |
| Caruse | 1.350 Tons. | Margarite | 270 " |
| Lollín | 400 " | Africana | 150 " |

ELECTRO-SOLDADORA ASTURIANA

Director: D. PEDRO SABANDO

SOLDADURA ELÉCTRICA

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

Tren flotante :- Lancha «Electra»

Tren terrestre transportable

Oficinas: Covadonga, 24, bajo TELÉFONO 1743

Dirección telegráfica: JAENICKE

GIJÓN

S. A. ESPAÑOLA DE LUBRICANTES

ACEITES, GRASAS Y EFECTOS NAVALES IMPORTACIÓN DIRECTA

DEPOSITO PARA ASTURIAS

Vda. de DIEGO MURILLO

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

NICANOR NOVAL HEVIA

GIJÓN

MADERAS PARA MINAS
SIERRAS MECÁNICAS
Y CARBONES

Armador del vapor C. HEVIA
220 tons.

SANZ CRESPO, 25 Y 27
Teléfono 11-37

TALLERES DE G. RIERA

GIJÓN

(Próximos al puerto del Musel)

Teléfono 34-44

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

COMPañIA EUSKALDUNA DE CONSTRUCCION Y REPARACION DE BUQUES BILBAO

ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE CONSTRUCCIONES NAVALES

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

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

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

Fabricación de tornillos, tuercas y remaches.

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

Dirección postal, Apartado 13 - Bilbao

Dirección telegráfica, Euskalduna - Bilbao

GASCUE Y CRUZ

San Sebastián y Pasajes

Consignatarios

Carbones

Fletamentos

AGENTES COMERCIALES

DE LA

Sdad. Metalúrgica Duro-Felguera

Dirección Telegráfica y Telefónica:

GASCUECRUZ

Teléfono... 10.435.— San Sebastián

> ... 5.149.— Pasajes

Jesús García Castillo

Armador y Consig-
natarlo de buques



Fletamentos



Agente de la Compañía
Naviera

SOTA y AZNAR

Telegráficas: JESUSGARCIA

Teléfono 2484

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

NETOL

LIMPIA METALES SUPREMO

VENTA EN DROGUERIAS
FERRETERIAS Y EFECTOS NAVALES

Viuda de Antonio López de Haro

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

Agente de:

Cía. Naviera SOTA y AZNAR, de Bilbao.

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

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

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

(Servicio regular entre los puertos del Golfo y España)

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

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

The Union Marine Insurance C° 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)

MÁRCA



RÉGISTRADA

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 90 por 100 de la flota mundial emplea esta patente.

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

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

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

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

«FUNNEL PAINT».—Pintura ignífuga para chimeneas.

«BLACK TOPSIDE».—Pintura para costados de buques.
«DANBOLINA». «LAGOLINE». Esmalte «SUNLIGTH».
«UNION JACK». «ESMALTES PARA JUGUETES».
«PINTURAS Y BARNICES SECADO AL AIRE LIBRE Y A LA ESTUFA». «BEDSTEAD PAINT» (pintura para camas). «FURNITURE VARNISH».
«FURNITURE» ENAMEL» (barniz y esmalte especiales para muebles). «MOTOR PAINT». Pinturas decorativas «LAGOMAT». Pintura al agua «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.
SÓN, POR LO TANTO, LAS MÁS BARATAS.

Oficinas:
Ibáñez de Bilbao, 6
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