



AÑO V

GIJÓN 15 DE MAYO DE 1934

NÚM. 86

Hijos de CASIMIRO VELASCO

Telegramas y Telefonemas: **CASIMIRO**

Apartado núm. 67



Teléfono 32-00

GIJÓN

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"

EFEKTOS 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 }

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

DOMINGO MUMBRÚ

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS

BARCELONA

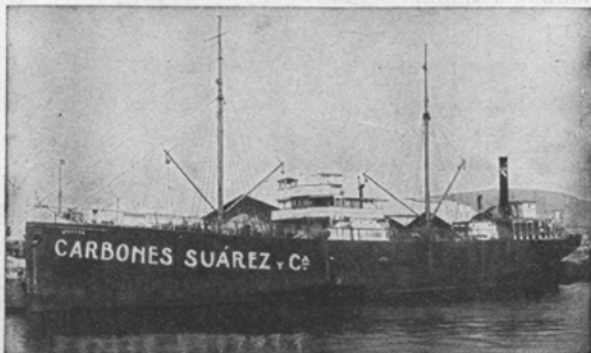
Telegramas } DOBRÚ
Telefonemas }

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

“ASTURIAS MARÍTIMA”

TARIFA DE ANUNCIOS POR INSECCIÓN

Cubierta exterior ..	Plana completa. 60 ptas.	↓	$\frac{1}{8}$ de plana... 150 ptas. al año (sin descuento)
	Media plana... 35 id.		
	Cuarto plana... 20 id.		
Cubierta interior...	Plana completa. 50 ptas.	↓	Descontos. { 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} } SUARECES
_{fonemas}

José Pérez Fernández

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

Teléfono núm. 39

Apartado núm. 20

Telefonemas: PEREZ FERNANDEZ

Vilagarcía de Arosa

Telegramas: PEFERNANDEZ

(PONTEVEDRA)

SENABRE

CORDELERÍA Y REDES
VAPORES PESQUEROS

VILLAJYOUSA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

TELÉFONOS:

CADIZ: Plocía, 13.

N.º 2734

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

N.º 2724

VILLAJYOUSA (Casa Central).

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

CORDELERIAS REUNIDAS, S.A.

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

MADRID

Dirección telegráfica:

CORESA

Nuestras especialidades para la pesca:

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



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



FABRICAS:

Andrés Garriga, Barcelona.

Jaime Ribó, Badalona.

Cordelería Domenech Hermanos, S. A., Badalona.

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

Hiladora Illicitana, S. A., Elche.

Hijos de Arrarte, S. L., Santander.



"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

GIJÓN

CAPITAL: 10.000.000 DE PESETAS

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

Compra-venta de monedas y billetes extranjeros

CAJA DE AHORROS

Intereses que abona: 3 por 100 anual

Dirección Telegráfica: BANMINAS

HIJOS DE CLAUDIO ALVAREZ

EFFECTOS NAVALES

Materiales de Construcción

Depositarios del material

para techar PIZARRITA

M. de San Esteban, 7-A **GIJÓN**

ANTONIO T. VEGA

GIJÓN

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

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

TELÉFONO 17-00

APARTADO 176

TELEGRAMAS:

JUNSECA

GIJON

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



AÑO V	GIJON 15 DE MAYO DE 1934	NÚM. 86
REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232		

A PROPÓSITO DE UNAS CONFERENCIAS

Un gran progreso en la industria hullera

En otro lugar de esta Revista publicamos los extractos de las conferencias celebradas en el paraninfo de la Universidad de Oviedo, del ciclo organizado por la Asociación de Ingenieros de Minas e Ingenieros Industriales del Norte y Noroeste de España, acerca de la «Revalorización de los carbones menudos de Asturias». Estas conferencias han despertado el consiguiente interés, acudiendo a escuchar las lecciones de los expertos ingenieros a cuyo cargo corre este ciclo, un público escogido y culto, compuesto en su mayoría de elementos relacionados con la industria hullera.

Tiene como primordial fin este ciclo de conferencias, la divulgación de los interesantes y felices resultados obtenidos aquí y en otros países en los trabajos llevados a efecto para la transformación del carbón en petróleo, con lo que se resuelve un problema de gran envergadura, como es la revalorización de los carbones de inferior calidad y más difícil colocación en los mercados.

Repetidas veces hemos traído a estas páginas temas basados en este asunto, y expuesto

que el problema hullero de Asturias estaba en su gran parte originado por el considerable porcentaje de menudos (el 60 por 100) que producen nuestras minas, a los que se hace imposible dar una salida normal en los tiempos actuales, en que las industrias consumidoras de esta clase de carbones atraviesan momentos de aguda crisis. Por este motivo, llegó a darse, a primeros del año pasado, el angustioso caso para la industria hullera de reunir en las plazas de las minas y en los depósitos de los puertos medio millón de tons. de menudos, que era imposible de colocar, mientras que los granos tenían fácil colocación, y que ante esta problemática situación hubieran de adoptarse medidas de restricción en la explotación hullera.

Mas este sistema restrictivo no es prudente ni aconsejable, ya que con él va encaminado un detrimento para la industria hullera con el consiguiente quebranto para la economía nacional y menor ocupación de obreros, precisamente en estos días en que el paro es un problema contra el que luchan la mayoría de

los países. Si los menudos son invendibles en su totalidad y los precios de éstos no pueden ser rebajados por los gastos que significan actualmente las explotaciones, debe, pues, estudiarse su aplicación, no como tales menudos, sino obteniendo una transformación que los revalorice.

A este fin se viene trabajando y haciendo estudios en el Instituto del Carbón, de la Universidad de Oviedo, donde unos hombres incansables y modestos realizan desde hace algunos años una labor callada, que incluso tropieza con la exigua ayuda económica por parte de quienes más llamados están a dársela, lo que entorpece los trabajos ante la carencia de medios y elementos que estos estudios requieren, para los que en naciones como Inglaterra y Alemania, no han tenido inconveniente en desprenderse de considerables cantidades a fin de realizar los ensayos que allí se hacen, algunos de los cuales han tenido tan feliz resultado, que se da como seguro el que la aplicación de los carbones transformados alcance en fecha próxima un gran desenvolvimiento comercial.

Además, es ésta una modalidad que se impone debido a la repetida pérdida de mercados que cada día está sufriendo la industria hullera mundial y que, por otra parte, gana el petróleo, siendo la obtención de éste por hi-

drogenación del carbón la única solución que remedie la ruina de la industria hullera. Así lo están reconociendo Inglaterra y Alemania, que se están apresurando a instalar fábricas para la obtención de gasolina procedente del carbón, augurándose los más halagüeños éxitos para esta nueva industria, que daría ocupación a muchos cientos de obreros.

Aquí se precisa de elementos decididos a acometer esta empresa, pero contando, desde luego, con la ayuda económica del Estado, que no debe regatear nada a este fin, puesto que ello llevaría aparejada la independencia de nuestro país en la importación de petróleos, sometida hoy enteramente al extranjero, al mismo tiempo que resolvería el problema hullero que se va haciendo crónico y que causa serios quebrantos a la economía nacional.

* * *

Tenemos entendido que las interesantísimas conferencias a que más arriba se alude van a ser reunidas en un tomo a fin de dar la mayor publicidad a este asunto y conseguir por ello interesar a la mayor suma de opinión. Pero como el Instituto del Carbón carece de medios, como antes decimos, necesario se hace que entidades e individuales afectados por este problema presten su cooperación a obra tan importante.

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 —			



MERCADO DE FLETES



Cada día que pasa se hace más sensible la paralización de este mercado, donde es ya notable la escasez de órdenes para fletamentos, tanto para buques de reducido porte en viajes para puertos del Cantábrico y Galicia, como para los de mayor tonelaje con destino al Sur y Mediterráneo.

Por otra parte, aumentan considerablemente los barcos disponibles, debido a la rapidez con que se realizan en esta época los viajes, ya que son raros los días de temporal.

Esta situación del mercado carente de demandas de tonelaje y abundancia de buques ofreciéndose con insistencia, es aprovechada por los fletadores para obtener rebajas en los fletes, concertándose las pocas operaciones que se llevan a efecto a tipos reducidos, con

los que es imposible la defensa de los buques, que irremisiblemente habrán de sufrir pérdidas. Esto hace suponer con mayor fundamento que no se harán esperar los amarres de bastantes buques, y más aún cuando ni a fletes bajos haya posible colocación para el tonelaje que acude a Asturias, característica que indudablemente dominará en el verano próximo.

Tampoco hay ninguna animación en los fletamentos para retorno. Los barcos de pequeño porte que se sitúan en los puertos de Galicia consiguen con facilidad cargamentos de madera para minas, y de las salinas del Mediterráneo y Sur se solicita tonelaje, pero con pretensión de cerrar viajes a tipos reducidos; en los demás sectores apenas si se presenta alguna orden interesante.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

Pasajes	— Vp.	700 ts.	Ptas. 13,50	Langreo
San Sebastián	»	500 ts.	» 11,—	Norte
Id.	»	320 ts.	» 12,—	Langreo
Id.	»	180 ts.	» 12,—	Id.
Zumaya	»	400 ts.	» 12,—	Norte
Bermeo	»	200 ts.	» 13,50	Langreo
Bilbao	»	200 ts.	» 10,—	Id.
Id.	»	180 ts.	» 9,50	Id.
Castro-Urdiales	»	120 ts.	» 11,—	Id.
Santander	»	650 ts.	» 7,50	Norte
Id.	»	300 ts.	» 9,50	Langreo
Coruña	»	220 ts.	» 11,—	Norte
Corcubión	»	550 ts.	» 12,—	Id.
Vigo	»	400 ts.	» 13,—	Langreo

PRAVIA a

Pasajes	— Vp.	800 ts.	Ptas. 11,—
Id.	»	200 ts.	» 12,—
San Sebastián	»	200 ts.	» 13,50
Bilbao	»	1.000 ts.	» 7,50
Id.	»	800 ts.	» 8,—
Vigo	»	800 ts.	» 12,—
Málaga	»	2.000 ts.	» 14,—

RETORNOS:

Bilbao-Pravia	— Vp.	1.000 ts. mineral	Ptas. 5,—
Vegadeo-Musel	»	400 ts. pinos	» 10,—
Santa Pola-Vigo	»	1.000 ts. sal	» 16,75
Cádiz-Vigo	»	1.000 ts. sal	» 15,—
Corcubión-Musel	»	500 ts. pinos	» 10,—

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



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

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

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

TELÉFONO núm. 20

Dirección Telegráfica y Telefónica: **FIERROS**
SAN ESTEBAN DE PRAVIA

TALLERES DEL ASTILLERO
SOCIEDAD ANÓNIMA
ASTILLERO (Santander)

MATERIAL PARA FERROCARRILES
Vagones, puentes, grúas, cambios y ensamblamientos 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



No hay variación en el mercado asturiano, el cual continúa su desenvolvimiento en condiciones semejantes a las de otras quincenas. Persiste la demanda activa para las granzas, a la que atienden las empresas mineras con la producción diaria; son regulares los pedidos que se hacen para cribados y algo más flojos los de galletas, motivado esto a las recientes importaciones inglesas de dicha clase de carbón, que se han recibido por distintos puertos de la península; los menudos son algo más demandados en la actualidad que lo fueron meses pasados, pero no lo suficiente para librar a las minas de sus existencias.

La situación económica de las empresas hulleras es bastante difícil y algunas de ellas se encuentran todavía retrasadas en el pago de jornales a sus obreros, lo que da motivo a que se promuevan con frecuencia conflictos y paros parciales, que hasta la fecha se van solucionando fácilmente. De todos modos, el actual estado de cosas no es para durar mucho tiempo y esto hace ver cada día más patente la ineludible necesidad de resolver la situación creada a la industria hullera, adoptando medidas radicales a este fin. Por ello se espera

la pronta puesta en vigor del proyecto de Ley ya conocido, que será sometido a las Cortes en fecha inmediata.

Han sido bastante activos los embarques de carbón efectuados en la primera decena del presente mes por los puertos de esta región, llegando éstos a alcanzar los tonelajes siguientes: por Gijón-Musel, 52.876 tons.; por Avilés, 33.556 y 18.789, por San Esteban de Pravia.

Hay cierta brevedad en los turnos para el embarque de carbones, debido al reducido número de buques sometidos a los mismos. En estos días pueden obtenerse despachos no superiores a siete días de espera por la mayoría de los turnos de Musel y de unos diez días por el de Langreo-Dársena.

Los precios oficiales que rigen para suministros a las industrias obligadas, son los siguientes:

	Sobre vagón	Franco bordo
Cribado y galleta	49,90 ptas.	57,40 ptas.
Granza	40,90 »	48,40 »
Menudo	36,30 »	43,80 »
Briqueta	61,25 »	68,75 »

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

Las posibilidades del carbón coloide

—o—
POR D. JOSÉ MANUEL PERTIERRA
—o—

Los carbones minerales finamente pulverizados, contienen aproximadamente por unidad de volumen, el mismo número de calorías que un aceite pesado. Por otro lado, para un mismo número de calorías, el carbón es más económico que el aceite, y desde este punto de vista, sería más conveniente utilizar una mezcla de carbón y aceite pesado (mazout), siempre que el gasto de preparación de la mezcla, sea inferior a la diferencia entre los precios de aquellas materias.

Desde el punto de vista técnico, se requiere que la mezcla sea estable y los problemas de la utilización de las mezclas de carbón y aceite que no son nuevos, pues se remontan las primeras experiencias al año 1913, han tomado actualidad, a causa de los ensayos seguidos por la «Cunard Line» en su trasatlántico «Scythia», en cuyas calderas, se quema una suspensión de carbón en un aceite pesado.

Los métodos propuestos para obtener una mezcla estable de carbón-aceite son:

a) Reducción del tamaño de los granos de carbón hasta un polvo extremadamente fino para poder obtener una suspensión coloidal.

b) Empleo de un polvo menos fino, recurriendo al empleo de sustancias gelatinosas (jabones solubles en el aceite pesado) para mantener la suspensión de aquel polvo en el líquido, sin que precipite en el fondo.

c) Peptización de las partículas del polvo de carbón, mediante la adición de una cierta

cantidad—10 por 100—de productos medios de la destilación del alquitrán.

El método propuesto por Plauson, que consiste en la desintegración mecánica, era efectivo técnicamente, pero los gastos de pulverización son tan elevados que es económicamente inaceptable. Este fué el primer camino elegido por nosotros en 1931, para la preparación de las disoluciones coloidales de carbón en Alemania, y que hubimos de abandonar también por igual motivo.

El segundo y tercer método fueron propuestos durante la guerra (patente Bates-Linton) por la «Submarine Defence Association» con la ayuda del Gobierno de los Estados Unidos N. A., donde se realizaron experiencias satisfactorias en el año 1918, con una mezcla de 300 partes de carbón y 70 partes de aceite pesado.

Al terminar la guerra, decayó el interés por estos estudios al faltar la causa que los había iniciado: las dificultades en el suministro de combustibles líquidos.

En el año 1932 los estudios fueron continuados, como ya hemos indicado, por la «Cunard Line», Según un proceso que ha patentado, utiliza un aceite pesado conteniendo una proporción de «carbono fijo» del 5 por 100 y el polvo de carbón finamente molido, hasta que el 85/95 por 100 del mismo pase por el tamiz de 0,064 m/m. La suspensión es en estas condiciones estable, sin la ayuda de una sustancia estabilizante.

Los estudios de la «Cunard Line» han mostrado que los aceites residuales del «cracking» de los petróleos, son especialmente aptos para aquel fin; que el carbón debe ser hulla bituminosa, con débil porcentaje de cenizas y que la cantidad de carbón que puede incorporarse a la mezcla y el grado de estabilidad resultante, son tanto más elevados, cuanto mayor sea la cantidad de «carbono fijo» o carbón libre en el aceite pesado.

En Inglaterra el «Fuel Research Board» en Londres ha estudiado la estabilidad de las suspensiones de carbón en aceite, hallando que aceites del petróleo tales como aceites parafínicos y «fuel-oil» suministran mezclas con el carbón que poseen una buena estabilidad, si este combustible sólido está pulverizado hasta que un 85 por 100 pase por el tamiz de 200 mallas y previamente se ha dispersado en el aceite 0,1 a 0,2 por 100 de estearato sódico. Prácticamente no puede pasarse de un grado de fineza de las partículas inferior a 0.064 m/m, por hacerlo prohibitivo el gasto de pulverización. Han preparado así suspensiones que contienen 40 por 100 de carbón pulverizado y que se mantienen estables durante seis meses mientras que al no agregar aquel estabilizador, la separación del carbón comenzaba después de 20 días.

En cuanto a las aplicaciones prácticas además del empleo de las mezclas carbón-aceite en las calderas, algunos inventores han señalado la posibilidad de utilizarlas en los motores Diesel, lo que parece difícil ya que exige una proporción de cenizas en el carbón inferior a 0,2 por 100 según ha dicho W. Ormandy en el «Institute of Marine Engineer».

Sin embargo, debe ser mencionado aquí, que Paulikowsky, ha logrado transformar un motor Diesel, de modo que es apto para mar-

char con carbón pulverizado de cualquier naturaleza — carbón vegetal, lignito y otros carbones minerales — y que contengan una proporción de cenizas superior al 0,2 por 100 señalado por Ormandy.

No será, pues, técnicamente difícil, la utilización de las mezclas carbón-aceite en los motores Diesel.

En el último Congreso Mundial del Petróleo, celebrado en Londres, fué dedicada una de sus sesiones al tema objeto de las presentes líneas.

G. Benthin, en un estudio titulado «Fluids Coals from Brown Coal», ha estudiado este problema desde diferentes puntos de vista. En su comunicación ha reconocido, de acuerdo con otros autores, que puede efectuarse la peptización del carbón por tratamiento con ciertos agentes, tales como la creosota o piridina, antes de incorporar el aceite.

En vista del carácter activo, químicamente hablando, que tienen los ácidos húmicos (úlminas) del lignito, en comparación con los carbones bituminosos, Benthin considera que los lignitos están especialmente indicados para la preparación de combustible carbón-aceite.

La creosota producida por la destilación del lignito es un agente peptizante debido a que las moléculas que lo constituyen contienen grupos OH y COOH, de carácter fuertemente polar.

W. Schultes, en un trabajo «Experiences with Fluid Coal in Germany», estudió las aplicaciones prácticas del carbón-aceite en calderas, realizadas por la «Verein zur Ueberwachung der Kraftwirtschaft der Ruhrzechen», en Essen, con el acostumbrado cuidado y exactitud de esta institución.

Oviedo-mayo 1934.

(Universidad)



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

El interés de los mercados de retorno se ha localizado en el mercado del Plata; ha habido un ligero aumento en la demanda por los cargadores de Montreal y continúa sin cambio apreciable el sector norteamericano. Los mercados orientales aparecen mejorados en algunas zonas y desfavorablemente afectados en otras. Los fletes mantienen, en general, sus cotizaciones anteriores. El tráfico carbonero exterior, no consigue mejorar, pero los tipos de fletes no ceden.

La actividad del tráfico de maíz y de semilla de lino influye favorablemente sobre el sector del Plata donde los armadores sostienen firmemente las cotizaciones apareciendo relativamente restringida la oferta. Se fletan 6.800 tons., de San Lorenzo a varios puertos a elegir del R. U., a razón de 14/0. Otro de 7.500 tons. Necochea y Bahía Blanca a Génova, directo, al tipo de 16/6 para un cargamento de avena.

Los cargadores de granos de Montreal aparecen más interesados. Se han hecho transacciones sobre buques de tonelaje medio, para mayo, 8 al 18, Montreal a Londres, a razón de 1/4 1/2 por qr. En el sector de EE. UU. están virtualmente paralizados los tráficos y las cotizaciones son más o menos nominales.

Hay mayor demanda por los cargadores de azúcar cubano para embarques a R. U., dándose cifras de 12/0 para buques de gran tonelaje.

Aunque los cargadores australianos se mueven más activamente y el mercado de legumbres se ha repuesto en algunos aspectos, las transacciones no han mejorado lo que se esperaban. Se han fletado dos buques de 8.000 tons., Vladivostok-Rotterdam-Hamburgo, al tipo de 23/3. Escasean los cargamentos de arroz y es poca la demanda en la India; aparece una demanda indecisa entre los cargadores de maíz, de Beira.

CARBONES

El tonelaje detenido por los últimos temporales en la zona galesa, llegó en proporciones desusadas a los puertos, al despejar las condiciones atmosféricas, contribuyendo a darles una cierta sensación de actividad que no era más que el tráfico ordinario acumulado. Y aún menos, pues en esta zona se siente más agudamente la presión de la competencia extranjera en el Continente. Las estadísticas de precios de abril, muestran una baja de un chelín por ton. con respecto a marzo; y los finos y menudos holandeses y belgas se cotizan a 2/- menos, por toda Europa. Hay exceso, sobre todo, de cribado; continúan con precios estacionarios, los coques y aglomerados.

Permanece congestionado el mercado de Swansea, pues aparte de algunas escasas variedades, las demás no consiguen mermar sus «stocks». Y sin embargo, las variedades superiores de cribados, sostienen sus buenos precios; en cambio, los «big veins» tienen tan restringida demanda que sus precios decaen. Para los «cobbles» cortados a máquina, rigen los tipos anteriores y fluctúan desfavorablemente los precios de las calidades bajas. Se sostienen los granos lavados, hay irregularidad para las granzas y buenos precios para finos.

La irregularidad es la nota predominante en el sector de Newcastle. Pero hay clases, como los Durham y Tyne, que se cotizan a precios anteriores y los de consumo de vapores que tienen buena demanda. Las variedades características del consumo interior, aparecen ya afectadas por la benignidad de la estación. Los coques son los que mejor se cotizan.

El tono general del mercado de Glasgow es firme y su rasgo saliente es la buena posición de las primeras clases de vapor. En las galletillas lavadas tienen buena salida, las «trebles», y peor las «singles». El mercado interior está paralizado.

Razones de los navieros holandeses en favor de una cooperación internacional

Hace unos días tuvo lugar en El Haya la reunión anual de la Asociación de Navieros de los Países Bajos y en el discurso de apertura su Presidente, Mr. Dirk Hudig, manifestó que su Asociación estaba dispuesta a cooperar en cualquier movimiento que tuviera por objeto la racionalización del tonelaje sobre bases internacionales.

Mr. Hudig expuso la situación verdaderamente difícil que atraviesa la marina holandesa, de tal forma crítica, que si no surge pronto una solución o un remedio a tan graves riesgos, no será posible continuar en tales condiciones la lucha por la existencia. Aparte de la restricción del tráfico marítimo internacional, su poder de competencia ha disminuído notablemente por virtud de la depresión de las divisas de algunos países, cuya marina se ve, por esta circunstancia, favorecida. Sin la ayuda oficial, la marina holandesa «no será capaz de sacar la cabeza por encima de las aguas», dijo gráficamente. El Gobierno holandés que conoce esta situación, promovió en 1932 la formación de un organismo, «Benas» (Compañía para el desarrollo de la industria marítima nacional), cuyo objeto era conceder préstamos hipotecarios a los armadores que devengaban un interés normal.

Es cierto que la Asociación de Navieros de los Países Bajos ha propuesto formas de socorro más eficientes y efectivas, pero hay que admitir, con todo, que el «Benas» ha hecho todo lo posible dentro de los límites de su radio de acción. Si la depresión hubiera sido menos prolongada, esta forma de asistencia podría haber sido útil y adecuada a las dificultades. Pero, por ahora, no hay esperanzas de reanimación ninguna en la navegación y cuanto más dure la crisis, más grandes son los apuros de los armadores.

MÁS INTENSA AYUDA OFICIAL

Para subvenir a sus cargas, muchos armadores han tenido que vender sus buques. El porcentaje de Holanda en el tonelaje mundial, era de 4,4; ha bajado a 4,1. Son síntomas que deben constituir para el Gobierno una seria preocupación y es hora de interrogarse si es razonable continuar una política de restricción en las importaciones, conocidos los efectos deprimentes que tales medidas de crisis han tenido sobre la industria marítima; y asimismo si la importancia nacional del mantenimiento de esta industria a su nivel natural, no exigirá por parte del Gobierno medidas de apoyo más efectivas. En este punto debe estudiarse en qué forma va a ser repartido el fondo de 60 millones de florines destinado a procurar trabajo a los desocupados, y en qué proporción puede invertirse la cantidad correspondiente a esta rama de la industria, para acometer la obra necesaria de renovación de la flota.

Han debido vencer muchos escrúpulos los navieros holandeses para acogerse a estos subsidios y para exigir que se aumenten ahora, pues son por tradición respetuosos del libre cambio y de la libertad de comercio. Pero tales principios aplicables en otros tiempos han sido puestos al margen por las apremiantes circunstancias actuales. La marina holandesa ha de apoyarse y vivir de otros medios que los naturales del tráfico, por lo menos mientras las presentes realidades desfavorables pongan en peligro su existencia.

RELACIONES CON LA POLÍTICA MARÍTIMA DE INGLATERRA —

Volviendo al tema de los subsidios, Mr. Hudig recordó que él era miembro de la subcomisión especial sobre subsidios a la navegación en la Conferencia Económica Mundial,

que no llegó a resultado práctico ninguno. El resultado fué que en los círculos británicos se produjo una tendencia proteccionista con más fuertes impulsos. El temor a que la marina inglesa tomara rumbos proteccionistas por medio de subsidios directos o por medidas discriminatorias, movió a unirse a los países escandinavos y a Holanda, en reciente acuerdo celebrado en Oslo; un resultado de este acuerdo será invitar al Gobierno británico a una coincidencia de opiniones sobre éste y parecidos asuntos. Cada vez es más obvio que sólo mediante una cooperación internacional pueden ser vencidas las dificultades que agobian a la industria marítima, en particular la cuestión del tonelaje excesivo y su limitación.

El reajuste de la oferta de tonelaje a los requerimientos de los cargadores está siendo dificultada, según sabe todo el mundo, por los pronunciados nacionalismos y la conducta de todos los países marítimos, que tienden a estimular y proteger el desarrollo de una flota

nacional. «La racionalización — como Mr. Hudig puso de relieve — por necesaria que resulte, sólo puede alcanzarse por virtud de una política internacional, y sólo en el caso de que se muestren propicias a un acuerdo de esta índole un número considerable de naciones. Son muy grandes las dificultades y muy encontrados y dispares los intereses con que tenemos que contar; esto, sin embargo, no debe hacernos desistir del propósito de hallar la salvación en el único camino en que podemos hallarla, es decir, por la racionalización sobre bases internacionales. El Consejo, por lo tanto, considera como un deber prestar su asentimiento y cooperación a cualquier medida en esta dirección».

Mr. Hudig terminó expresando su esperanza de que el plan discutido por la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico, reunida hace unos días en Hamburgo, puede llevarnos a un resultado ventajoso.

Londres-Abril.

J. THOMPSON.

Vda. e Hijos de ARREGUI

DURANGO

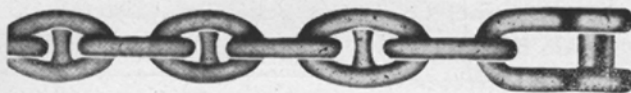
Equipos completos de ANCLAS y CADENAS para BUQUES - Unico Probadero de Anclas y Cadenas autoriza-



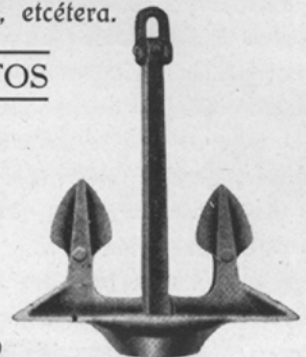
(Vizcaya)

do oficialmente por el LLOYD'S REGISTER-BUREAU VERITAS-MARINA DE GUERRA, etcétera.

EQUIPOS COMPLETOS DE BOYAS PARA PUERTOS



AGENTES DE VENTA:
PRODUCTOS INDUSTRIALES LTDA.



Apartado 179

BILBAO

LA REVALORIZACIÓN DE LOS CARBONES MENUDOS ASTURIANOS

LA DE D. JOSÉ SOMONTE

En el pasado número la falta de espacio nos impidió ocuparnos de la primera conferencia del ciclo organizado para tratar del Plan industrial de la revalorización de los carbones menudos asturianos, conferencias que vienen dándose en el paraninfo de la Universidad. Damos un extracto de las dos ya explicadas.

La primera lección corrió a cargo del culto ingeniero industrial de Santander D. José Somonte, quien dice que es necesario ir a conseguir un mayor valor para nuestros carbones para defenderse en la lucha comercial actualmente entablada, ya que no puede hacerse su extracción más barata. Añade que aunque hace tiempo que los carbones menudos de pocas materias volátiles se vienen transformando en aglomerados, no alcanza tal beneficio a los de alta proporción de tales materias si antes no se les ha sometido a la destilación.

La suma de valores que adquieren en venta el alquitrán y el semi-cok en que por destilación se ha fraccionado el carbón, ha de ser superior—si ha de revalorizarse este—al costo del carbón menudo más los gastos de fabricación. En países como Inglaterra y Francia la resolución de este problema de suma de valores, es sencilla; pero en España la venta del petróleo está mediatizada por un monopolio y la venta del semi-cok está limitada por las condiciones del mercado de un país pobre y cálido; y si se quiere que aquí la suma de valores aludida sea tal que el balance económico resultante de la operación de destilar sea positivo,

habrá que llegar al máximo en la economía del procedimiento mecánico, y a obtener productos finales que adquieran el máximo valor en venta.

Hace el disertante un estudio económico de los procedimientos de la aglomeración del semi-cok para deducir que los procedimientos de aglomeración directa dentro de las mismas retortas de la destilación, aprovechando las propiedades aglutinantes de ciertos carbones, no son económicos a causa del deficiente rendimiento del alquitrán primario que producen y de su defectuosa calidad por contener una excesiva cantidad de productos olefinicos, y demuestra que los procedimientos de fabricación de un semi-cok pulverulento o pastoso que luego es comprimido fuera de las retortas, pueden ser perfectamente económicos por su mejor rendimiento.

Añade que el mercado español puede absorber aún de 200 á 300.000 toneladas de aglomerados, siempre que se puedan fabricar en buenas condiciones de economía, y con esto quedaría ya considerablemente aliviado el problema del almacenamiento de menudos en las plazas de las minas, pero las 25 ó 30.000 toneladas de petróleo que por este medio se podrían obtener, ni serían una solución económica definitiva ni sería la cantidad que les corresponde aportar en la empresa del abastecimiento al país de petróleo propio.

Es necesario convertir más carbón en petróleo con el doble objeto de mejorar la posición de la industria hullera y de la de independizar a nuestro país de la tutela de los países productores de dicho aceite mineral, lo

que sólo se consigue con los procedimientos de hidrogenación del alquitrán y del carbón.

Se extiende en otras muchas consideraciones de orden técnico, indicando el plan industrial que podría seguirse, y termina diciendo que el más interesado en esto debe ser el Estado.

LA DE D. IGNACIO PATAC

La segunda conferencia de este ciclo estuvo encomendada al prestigioso ingeniero de Minas y distinguido amigo nuestro D. Ignacio Patac, profesor de la Escuela de Capataces de Mieres y cuyos merítisimos trabajos en relación con la hulla asturiana son de todos bien conocidos.

Se refiere en primer término a la importancia del petróleo en la vida industrial moderna, para la cual son precisos ríos de tal líquido. Actualmente la producción mundial es de 180 millones de toneladas, y este manantial de energía empieza a hacer una competencia seria a los clásicos combustibles sólidos. Por esta razón, el consumo de carbón ha descendido en unos 300 millones de toneladas desde 1913 a 1932.

En el grave problema planteado entre el carbón, el petróleo y el salto de agua, la solución más racional, más científica y seguramente también la económica es la petrolización de los combustibles sólidos. Esta solución ha sido vista hace unos veinte años por algunos químicos alemanes, debiendo mencionarse en primera línea al insigne Bergius. Desde entonces puede decirse que han empezado los trabajos sistemáticos para conseguir la resolución técnico-económica de este problema. En Inglaterra se vienen haciendo trabajos de investigación desde hace ya bastantes años, pero «la explotación experimental» del procedimiento de carbonización y destilación a baja temperatura, que es generalmente empleado allí, solo data del año 1927 en que se instaló la primera fábrica sobre una base comercial. Desde entonces fueron importantes los trabajos realizados y en 1932 ya conta-

ba con diez instalaciones de carbonización a baja temperatura, trabajando con base comercial o semicomercial, tratándose en ellas unas 300.000 tons. de hulla. El producto principal suministrado por estas instalaciones es el semi-coque o coalita, a razón de 14 o 15 cwts. (710 a 760 kilogramos) por tonelada de hulla tratada.

España consume actualmente toneladas 700 mil de productos del petróleo. Si pudiéramos y pudiéramos obtenerlas de nuestros menudos casi invendibles por el procedimiento de la hidrogenación, por ejemplo, solamente necesitaríamos tratar unos dos millones y medio de toneladas de estos menudos de hulla y de antracita. Pero ya hemos visto cuan largo y costoso ha sido el camino para llegar al éxito.

El conferenciante terminó así:

La producción carbonífera del mundo empieza a orientarse claramente hacia transformación petrolífera. Dentro de pocos años las minas de carbón venderán no solamente combustibles sólidos, como los cribados y galletas, por ejemplo, sino también combustibles líquidos y gaseosos, que enviarán a los lugares de consumo por tuberías u oleoductos que simplificarán y abaratarán considerablemente su transporte. Los yacimientos de carbón son, en definitiva, verdaderos yacimientos de petróleo en valor potencial. Agüecemos nuestra técnica para conseguir transformarlos en el precioso líquido que constituye actualmente y constituirá por mucho tiempo aún, la nueva sangre con que se nutre el complicado sistema arterial y venoso de la civilización de nuestros días.

LA DE D. LUIS BERMEJO

El viernes último se celebró la tercera de estas conferencias que estuvo a cargo del ilustre doctor en Ciencias D. Luis Bermejo y de la cual la falta de espacio nos impide dar un extracto, prometiéndolo para el número próximo.

LA ASAMBLEA DE LOS NAVIEROS DE HAMBURGO

El problema de la marina nacional, que es un problema vital en estos momentos para Alemania, puede por consecuencia de la Conferencia de Hamburgo convertirse en un problema internacional muy pronto, al menos en un sentido limitado.

Todo el mundo reconoce la sinrazón de una competencia como la que los «tramps» han entablado para disputarse los mercados, sin advertir cuál es el verdadero interés de su industria, que debe considerarse siempre en conjunto para llegar a resultados bien fundados. La concurrencia desenfrenada, juntamente con el exceso de construcciones y la política de subsidios, conduce a la crisis. Estas circunstancias llevaron hace tiempo a reconocer a las autoridades navales el contraste de que mientras los «liners» procuran marchar de acuerdo, celebrando conferencias, los «tramps» se desenvolvían sin ninguna protección contra esa competencia irrazonable o contra la presión de los cargadores sobre un mercado de fletes desorganizado.

Mr. Runciman, llegó a pensar en una conferencia marítima internacional que emprendiese una acción encaminada a poner orden en este caso. La reunión de Hamburgo, presidida por Major Russell Cairns, fué el resultado de esta iniciativa. El que los representantes de los intereses marítimos del Reino Unido, Alemania, Dinamarca, Italia, Suecia, Holanda, Noruega y Grecia se hayan reunido y hayan llegado a una conclusión coincidente en cuanto al carácter y a la urgencia de la acción,

evidencia que se ha dado un paso adelante hacia un convenio o concordato de opinión, ya que no de acción.

La conferencia no ha sido en vano. Es el primer paso. Muchos pasos además serán necesarios para alcanzar la cooperación gubernamental, que no aparece fácil. Por otra parte, la resolución aprobada por una asamblea tan genuina y tan numerosa, no podrá menos de influenciar la tendencia ministerial de varios países donde se está demandando la protección oficial. Este es un avance notable cuya significación no debe desdeñarse por cuantos están interesados e identificados con las tradiciones de la industria del mar.

LA DEMANDA DE AYUDA OFICIAL

Pero antes de una demanda de protección seguida de los proyectos de racionalización a que fuera destinada, la Conferencia expuso sus puntos de vista sobre las medidas que deben ser adoptadas y la posición generalmente aceptable; sus declaraciones son extraordinariamente interesantes, si se tiene en cuenta las potencias representadas allí. En primer lugar, la Conferencia deploró que la gravedad de la crisis mundial incidiendo sobre la navegación, se encone aún más por la política de subvenciones antieconómicas que llevan a los Gobiernos al subsidio de sus industrias marítimas particulares con el consiguiente perjuicio para todos.

Al enunciar lo que pudiera llamarse el abecé de la política marítima, la Conferencia

confirmó, en varias frases, resoluciones que han sido discutidas y aprobadas en distintas ocasiones desde hace algún tiempo por reuniones de navieros y otros elementos interesados, sin que por desgracia, hayan afectado en mucho la situación. Mes tras mes, las cosas continuaron empeorando, y fué la demanda de auxilios por los navieros ingleses la acción subsiguiente de la Cámara de navegación, con la intervención de la Asociación de Armadores de Liverpool, lo que llevó la preocupación a todas partes. La apatía con que se venía considerando esto, se abandonó por fin, y las palabras del Presidente del Consejo de Co-

mercio llevaron a una iniciativa. Sin una voz disidente, los navieros de Hamburgo, reconocen que la «política de proteccionismo y exclusión, que está ganando progresivamente terreno», es dañina y peligrosa. Por consecuencia, a la vez que se apoya la racionalización, (amarre o desguace), se ha puesto en evidencia que ninguna medida puede adoptarse por los navieros individualmente o por medio de sus asociaciones, a menos que los Gobiernos afectados presten su cooperación y ayuda. Este es el paso más revolucionario que se ha dado desde que comenzó la depresión de la industria naval.

MOTORES DIESEL
Deutsche Werke Kiel
 Dirección: BARCELONA - Provenza, 275

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**



Lubrificantes MARYLAND

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

Maryland, S. L.

Plaza 6 de Agosto
 (esquina a Pelayo)

MARCA REGISTRADA Apartado núm. 140 **GIJÓN** Teléfono núm. 22-20

Los Corredores intérpretes marítimos

La «Gaceta» del 6 del actual publica una orden del Ministerio de Industria y Comercio relacionada con el Reglamento de los Corredores intérpretes marítimos en el que se introducen ciertas modificaciones y aclaraciones para su fiel interpretación.

Publicamos a continuación la orden de referencia por entenderla de interés para nuestros lectores:

Ilmo. Sr.: Puesto en vigor el Reglamento de 30 de noviembre de 1933, que regula la profesión de los Corredores intérpretes marítimos, se han podido observar en su texto desviaciones de las líneas que debieran informar dicho Reglamento en relación con el espíritu del Real decreto de 8 de Julio de 1930, de acuerdo con la aclaración contenida en la Real orden de 31 del mismo mes y año, que sentó el principio de que dicho Real decreto debía entenderse y ser interpretado dentro de los límites establecidos en el artículo 113 del Código de Comercio.

En este caso se halla el párrafo segundo del artículo 7.º del Reglamento de 30 de noviembre de 1933, que atribuye a los Corredores la facultad de testimoniar de los hechos acaecidos en los buques, precepto que, por la amplitud de su redacción, pudiera dar lugar a erróneas interpretaciones. Por esta causa debe ser sustituido el mencionado párrafo segundo por otro texto en el cual se eliminen aquellas expresiones contrarias al alcance y verdadera función de estos mediadores.

Las mismas circunstancias concurren, por idénticas causas, en el artículo 27, cuya parte final debe ser suprimida, poniéndola en armonía con el nuevo texto del artículo anteriormente mencionado.

En el artículo 37 de la citada Ordenanza se concede a los Corredores intérpretes ma-

rítimos la exclusiva en el despacho documental de los buques propiedad del Estado o de Compañías subvencionadas por el Estado. Asimismo, el artículo 37 dispone que los contratos de fletamento en los que sea fletador el Estado, la Región, la Provincia o el Municipio deberán ser autorizados por un Corredor intérprete marítimo. Tales concesiones implican un monopolio en favor de dichos profesionales, monopolio de todo punto contrario al principio de libertad que establece el Código de Comercio al regular la mediación mercantil en todas sus formas.

En otro orden de cosas debe ser revisado también el art. 86 del Reglamento, en cuanto atribuye a la Junta central la facultad de imponer las cuotas anuales que tenga por conveniente a razón de un tanto por cada Corredor. Conviene limitar dicha facultad, sin perjuicio de la aprobación general del presupuesto a que se refiere el artículo 27 del Reglamento. Para ello debe añadirse un párrafo al artículo 96 disponiendo que el derecho a imponer las cuotas por la Junta central se entenderá condicionado a la previa aquiescencia de la Dirección general de Comercio y Política Arancelaria en los casos en que exceda del 25 por 100 de la contribución industrial que los Corredores paguen al Tesoro.

Por todo lo cual,

Este Ministerio ha tenido a bien disponer lo siguiente:

1.º El párrafo segundo del art. 7.º del Reglamento de los Corredores intérpretes marítimos de 30 de noviembre de 1933 quedará redactado como sigue:

«También enviarán relación de los testimonios de hechos que afecten al tráfico marítimo que hubieran sido objeto de dicho testimonio por parte de los Corredores.»

2.º Se suprimen de la parte final del artículo 27 las palabras que a continuación se insertan: «y de hechos acaecidos a los buques.»

3.º Se derogan los artículos 37 y 38 del Reglamento.

4.º Se añade al artículo 96 el siguiente párrafo:

«Sin perjuicio de la aprobación ministerial de los presupuestos de la Junta a que se re-

fiere el artículo siguiente, ésta deberá someter al previo examen y aquiescencia de la Dirección general de Comercio y Política Arancelaria los acuerdos en los cuales imponga una cuota por cada Corredor que exceda del 25 por 100 de la que se pague al Tesoro como contribución industrial por el ejercicio de la profesión.»

Madrid, 5 de Mayo de 1933.

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 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

LOS TRANSPORTES FERROVIARIOS

La elevación de tarifas ferroviarias que actualmente se discute en la Cámara ha promovido la consiguiente alarma en el sector pesquero, ante el temor de que la pesca sea de las mercancías comprendidas en esta subida de tarifas que se proyecta. Por este motivo, un diputado, el Sr. Irujo, presentó un voto particular que defendió muy razonadamente, al que contestó el Sr. Ministro de Obras Públicas significando que no solamente no habría elevación de tarifas para el pescado fresco, sino que es casi seguro se reduzcan las actuales, ya que esta será la medida más prudencial que adopten las Compañías, si es que no pretenden alejar al pescado de su transporte por ferrocarril. De ser así, nos congratulamos por anticipado.

Uno de los factores que primordialmente cooperan al encarecimiento de la pesca en España es la carestía de las tarifas ferroviarias, a las que se ha situado en una escala que es, por ejemplo, diez veces más elevada que la aplicada para el ganado vivo. Y no es solamente que haya tarifas exorbitantes con las que se hace imposible llevar a los mercados del interior el producto extraído del mar a precios asequibles a todas las fortunas, sino que también la deficiente organización en los transportes ferroviarios es un dique para el fácil desenvolvimiento de la industria pesquera. De ahí que, en la actualidad, los exportadores hayan puesto sus miras en los servicios por carretera, donde por medio de camiones es llevado con bastante rapidez el pescado a las principales plazas del interior, alcanzando gran impulso esta clase de transportes.

No estará de más recordar que la Ley de Comunicaciones marítimas de 1909, en su artículo 182, párrafo segundo, dice que por las

Compañías de ferrocarril se procurará la mayor economía en el transporte y rápida distribución en los mercados del interior, recabando además de aquéllas el establecimiento de vagones frigoríficos para la mejor conservación de la pesca. Pues bien, a pesar de esto, en 1918 se elevaron las tarifas y se suprimieron las especiales, con lo cual sufrieron un aumento muy considerable las correspondientes al pescado. Los transportes nada mejoraron, puesto que si entonces se propugnaba por una rapidez, continúan hasta la fecha realizándose en trenes mercancías que caminan a paso de tortuga y sufren numerosas detenciones en el trayecto debido a los enlaces y combinaciones con otros trenes, y así se explica que desde Gijón a Madrid se empleen más de 24 horas y que otro tanto ocurra con los envíos que se hacen desde los principales puertos pesqueros de la península; sin embargo, se da el peregrino caso de que el pescado procedente de Francia es vendido en los mercados españoles antes que el remitido desde nuestros puertos. ¿Que cómo es eso? Pues de la forma siguiente: «Como los exportadores franceses (1) utilizan servicios combinados, resulta que, aparte del coste en el transporte, que alcanza aproximadamente el 35 por 100 del transporte español, pueden utilizar desde la frontera francesa los trenes correos, los cuales no son accesibles a los productos españoles, y, de tal suerte, el pescado francés se distribuye por nuestros mercados con 24 o 48 horas de anticipación al pescado español.

Francia tiene establecidas tarifas de exportación más económicas que las del transporte para el interior del país. Concede bonificacio-

(1) Según una moción de la Federación Española de Armadores.

nes de un 10 por 100 a los cargamentos superiores a 5.000 kilos y vienen de tal modo facilitando la distribución de los productos de la pesca, que en muchos casos los trenes pesqueros tienen preferencia sobre los grandes expresos europeos.»

Y por último, no se han establecido en España trenes pesqueros, ni siquiera vagones frigoríficos, pues si bien es cierto que existen algunos, son propiedad de empresas particulares y no de las Compañías ferroviarias.

La escasa atención que en este sentido ha puesto el Estado, no es la actitud adecuada ni mucho menos para ayudar a la industria pesquera en su desarrollo, sino que debiera tomar el ejemplo de países como Francia, Inglaterra y Alemania, donde se presta un especial cuidado a esta actividad. En España se han llevado a efecto por los particulares cuantos esfuerzos fueron posibles para colocar a la industria pesquera al nivel de las de otros países más adelantados, y hoy poseemos buques modernos y una flota considerable; pero

a todo esto se continúa tropezando con la indiferencia de los Poderes Públicos, que entre otras cosas, comprende los deficientes servicios de transportes, con lo que se irroga serios perjuicios a la subsodicha industria, aparte de otros no mucho menos importantes que no procede exponer en este artículo, en el que debemos ceñirnos estrictamente a los transportes ferroviarios.

Si como replicó el Sr. Guerra del Río al voto particular del Sr. Irujo, no habrá elevación de tarifas para el pescado y sí quizás rebaja, pueden darse por satisfechos los elementos pesqueros; pero también deben no cejar un momento en sus gestiones para el mejoramiento en los servicios de transportes, a fin de que se logre el establecimiento de trenes pesqueros, que hagan el recorrido desde la costa a los mercados del interior en la mitad de tiempo que actualmente y que estos servicios estén debidamente combinados para todos los principales puertos pesqueros de España.

PISCIS

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



CANIVELL Y FERNÁNDEZ LTDA.

TIPOS ESPECIALES PARA MOTORES
Y MÁQUINAS MARINAS

Oficinas: Humedal, n.º 3
Almacenes: Sanz Crespo

GIJON



SECCIÓN DE PESCA



REGULARES CAPTURAS

La quincena ha transcurrido sin ninguna nota interesante que reseñar. Muy pocas son las parejas que quedan trabajando al día en estas playas, donde actúan regularmente, pero sin llegar a mareas de verdadero rendimiento, no obstante haber habido días en que se dió bastante bien el besugo, que vuelve a aparecer en estos caladeros; también se ha capturado salmonete en mayor cantidad que la que últimamente se venía haciendo.

En la Estaca no abunda la pesca; ninguna de las parejas que fueron allí han traído ma-

reas que pudieran calificarse más que de regulares, aunque en algunas hubo buen número de cajas de merluza.

Todas las parejas llegadas de las costas de Irlanda y Francia lo han hecho trayendo poca cantidad de pescado, cuya venta no les compensó los gastos originados. Las clases capturadas, principalmente, han sido pescadilla, panchos y congria; la merluza continúa escaseando.

Las cotizaciones que han regido en la quincena fueron más bien bajas que altas, especialmente para la merluza, que a pesar de ser capturada en pequeña cantidad se vendió a precios reducidos.

Promedio de precios en las ventas de pescado en la Rula de Gijón, desde el 26 de Abril al 10 de Mayo de 1934

CLASE DE PESCA	26	27	28	30	1	2	3	4	5	7	8	9	10
Merluza.....	4,89	3,76	3,00	2,79	2,74	2,55	2,59	2,49	2,44	2,89	3,30	2,39	2,39
Pescadilla...	1,67	1,46	1,28	1,26	1,48	1,32	1,27	1,30	1,33	1,35	1,37	1,28	1,44
Besugo.....	1,89	1,79	1,44	1,39	1,29	1,30	1,35	0,89	1,06	0,97	1,00	1,00	1,00
Panchos.....	1,38	1,00	0,50	0,87	0,95	0,92	0,85	0,59	0,78	0,72	0,62	0,78	0,90
Gallos.....	1,12	1,23	1,11	1,28	1,00	0,90	1,00	0,95	0,86	0,84	1,00	0,86	1,00
Congrio.....	2,28	1,85	1,50	1,79	1,79	1,69	1,65	1,79	1,67	2,00	2,21	1,67	2,20
Congria.....	1,58	>	0,70	1,19	1,00	1,00	0,71	0,59	0,53	1,33	1,50	1,00	1,50
Salmonetes...	3,30	3,00	2,37	2,36	1,76	2,30	2,18	2,00	1,91	2,04	2,29	1,63	1,70
Lenguados...	4,95	>	>	>	>	>	>	>	>	>	4,44	>	>
Rodaballo....	3,78	>	3,27	3,36	2,30	3,07	2,64	1,14	2,34	2,27	3,30	2,13	3,00
Barbadas....	0,89	0,84	0,93	1,00	0,57	>	0,51	0,72	0,60	0,61	0,77	0,48	0,82
Potas.....	0,36	0,50	0,50	0,23	0,42	0,62	0,39	0,74	0,40	0,65	0,57	0,57	0,69
Almejas.....	1,20	1,28	1,16	1,20	>	0,78	1,30	>	>	>	>	>	>
Matute.....	0,50	0,50	0,39	0,30	0,43	0,39	0,43	0,36	0,37	0,40	0,42	0,42	0,50
Pelao.....	0,50	0,45	0,50	0,50	0,44	0,51	0,38	0,53	0,34	0,39	0,50	0,40	0,50
Mero.....	>	2,49	3,10	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
Chicharos...	>	0,54	0,31	>	0,44	0,33	0,40	0,30	0,40	0,42	>	0,40	0,41
Abadejo.....	>	>	1,38	1,29	>	1,29	>	1,40	1,45	1,51	1,46	1,38	>
Reyes.....	>	>	>	>	>	>	>	>	1,00	>	>	>	>

MOTORES DIESEL

Deutsche Werke Kiel

Dirección: BARCELONA - Provenza, 275

MUSEL

Movimiento habido en los turnos para la carga de carbón

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====				
16 Abril.	28 Abril	Arichachu	4.000	Barcelona.
28 id.	9 Mayo	Rita Sister	4.800	Id.
3 Mayo	cargando	Mina Piquera.	5.200	Id.
===== MUSEL - LANGREO.— 2.º TURNO =====				
16 Abril	26 Abril	Ciaño	4.500	Barcelona.
21 id.	2 Mayo	Ita	3.500	Alicante.
30 id.	10 id.	Ntra. Sra. del Carmen	5.200	Barcelona.
8 Mayo	cargando	Arantzazu	3 500	Vallcarca.
===== MUSEL - LANGREO.—3.º TURNO =====				
16 Abril	4 Mayo	Maruja y Aurora.	6.500	Barcelona.
28 id.	8 id.	Sotón.	1.900	Bilbao.
8 Mayo	cargando	Monchu	2.300	Mazarrón.
10 id.	esperando	G. Fierros	2.300	Motril.
===== MUSEL - LANGREO.— 4.º TURNO =====				
11 Abril	27 Abril	Everest	650	Pasajes.
19 id.	28 id.	Iturri-Ripa	400	Bilbao.
23 id.	2 Mayo	San Ireneo	600	Villagarcía.
23 id.	5 id.	Pepín	550	San Sebastián.
23 id.	4 id.	Marta Junquera	620	Santander.
28 id.	8 Mayo	Juan Artaza	500	Pasajes.
3 Mayo	10 id.	Suevia	400	Vigo.
4 id.	cargando	Iturri-Ripa	400	Bilbao.
7 id.	esperando	Everest	650	Pasajes.
7 id.	,	María	400	Vigo.
9 id.	,	Astillero	480	San Sebastián.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
27 Abril	28 Abril	Sama.	680	Bilbao.
7 Mayo	9 id.	F. L. de Ibarra	4.600	Valencia.
7 id.	9 id.	Hernani	400	San Sebastián.
10 id.	cargando	Iciar	340	Santander.

GIJÓN

puertos desde el 25 de Abril al 10 de Mayo de 1934

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
7 Abril	26 Abril	Nervión	1.000	Pasajes.
20 id.	10 Mayo	Mieres	4.400	Barcelona.
23 id.	27 Abril	Mont Seny	840	Pasajes.
23 id.	4 Mayo	Río Miera.	1.000	Sevilla.
25 id.	7 id.	Ruda	480	Vigo.
27 id.	3 id.	Llodio	900	Bilbao.
27 id.	28 Abril	Sama.	340	Id.
27 id.	1 Mayo	Compostela	2.000	Huelva.
27 id.	4 id.	M. de Urquijo.	3.860	Bilbao.
28 id.	8 id.	Juan Artaza	80	Pasajes.
30 id.	7 id.	Santirso	400	Cádiz.
30 id.	8 id.	Inocencio Figaredo	2.400	Barcelona.
30 id.	7 id.	Goya.	154	Ferrol.
5 Mayo	8 id.	Llodio	900	Bilbao.
5 id.	10 id.	Capricho	134	Santander.
5 id.	10 id.	Cabo Coronas.	2.300	Málaga.
7 id.	10 id.	Sama.	1.040	Bilbao.
7 id.	10 id.	Mont Seny	840	Pasajes.
9 id.	esperando	Joven Conchita	220	Villagarcía.
9 id.	"	Agadir	600	Bilbao.
10 id.	"	Iciar	280	Santander.
===== GIJÓN - DARSENA. — F. C. DE LANGREO =====				
17 Abril	27 Abril	San Jorge.	250	Bilbao.
17 id.	27 id.	María	380	Pasajes.
18 id.	28 id.	Ineschu	180	San Sebastián.
21 id.	30 id.	Vito	190	Id.
21 id.	2 Mayo	Josefa Mari	230	Vigo.
21 id.	30 Abril	Zubieta	165	Bermeo.
23 id.	2 Mayo	Paco García	200	Santander.
23 id.	8 id.	Aller.	200	Zumaya.
25 id.	5 id.	Belarmina	140	Santofña.
28 id.	8 id.	Josefa	300	Zumaya.
5 Mayo	cargando	Lola	240	Santander.
5 id.	10 Mayo	Víctor	115	Lequeitio.
5 id.	esperando	Rosita	140	Santander.
7 id.	"	Vito	180	Bilbao.
7 id.	cargando	Eduarne	200	Bermeo.
7 id.	esperando	Dionisia	250	Id.
8 id.	"	Anita	220	San Sebastián.
8 id.	"	Caranza	550	Bilbao.
8 id.	"	Mariavi	340	Santander.
10 id.	"	Zuloaga	165	Zumaya.
10 id.	"	Galicia	220	San Sebastián.
10 id.	"	Sotillo	200	Zumaya.

A V I L E S

Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la 3.^a decena de Abril y 1.^a de Mayo de 1934

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
		3.^a decena de Abril.		
20 Abril	21 Abril	Nervión	970	Bilbao.
19 id.	21 id.	Boal	30	Navia.
19 id.	21 id.	Río Navia	11	Id.
15 id.	23 id.	Mari Eli	1.458	Motril.
20 id.	23 id.	Bodón	878	Vigo.
20 id.	23 id.	Marzo	989	Almería.
22 id.	23 id.	Arnao	7	Bilbao.
13 id.	24 id.	Ramón	3.730	Tarragona-Palamos.
23 id.	24 id.	Asturias	66	Luarca.
23 id.	27 id.	Marqués de Chávarri.	4.634	Valencia.
26 id.	27 id.	Nervión	971	Bilbao.
27 id.	28 id.	José Tartiere.	3.466	Barcelona.
28 id.	28 id.	Manuel	10	Navia.
28 id.	30 id.	Lolina	400	Zumaya.
		TOTAL..	17.620	
		1.^a decena de Mayo.		
1 Mayo	2 Mayo	Nemrod	80	Huelva.
29 Abril	2 id.	Arnao	147	Requejada.
26 id.	3 id.	Galdames.	4.903	Málaga-Barna.
27 id.	3 id.	Luis Adaro	3.275	Sevilla.
2 Mayo	3 id.	Caruso	1.000	Vigo.
28 Abril	3 id.	Inogedo	465	Requejada.
3 Mayo	3 id.	Jone Miren	4	Coruña.
28 Abril	4 id.	Guillermo Schulz.	3.996	Cartagena.
27 id.	5 id.	Gumersindo Junquera.	4.895	Cartagena-Valencia.
5 Mayo	5 id.	Brens	2	Corcubión.
26 Abril	7 id.	Virgen del Carmen	800	Tarragona.
5 Mayo	7 id.	Arnao	87	Requejada.
4 id.	8 id.	Castro Alen	2.063	Sevilla.
7 id.	8 id.	Río Turia.	20	Pasajes.
7 id.	8 id.	Ineschu	5	Coruña.
2 id.	9 id.	Candina	1.922	Barcelona.
8 id.	9 id.	Margarita	317	Pasajes.
9 id.	9 id.	Evaristo	20	Navia.
9 id.	9 id.	Manuel	5	Gijón.
30 Abril	10 id.	A. Senra	4.630	Alicante.
3 Mayo	10 id.	Mari Dolores.	4.754	Barcelona.
10 id.	10 id.	El Gaitero	96	Bilbao.
		TOTAL...	33.556	

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

Relación del carbón embarcado por este puerto durante la 3.^a decena de Abril y 1.^a de Mayo de 1934

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Abril.				
20-Abril	21 Abril	Jaime Girona.	1.061	Bilbao.
21 id.	23 id.	Margarita	309	Vigo.
19 id.	28 id.	Iciar	591	Pasajes.
22 id.	24 id.	M. de Urquijo.	1.416	Bilbao.
26 id.	28 id.	Margarita	318	Vigo.
20 id.	28 id.	Astillero	495	Pasajes.
24 id.	28 id.	I. Figaredo	2.466	Barcelona.
24 id.	28 id.	Jaime Girona.	1.932	Bilbao.
22 id.	28 id.	F. R. San Pedro	1.753	Id.
TOTAL....			10.341	
1.^a decena de Mayo.				
29 Abril	2 Mayo	Caruso	363	Vigo.
28 id.	2 id.	Aurora	897	Bilbao.
28 id.	2 id.	Candina	2.352	Avilés.
29 id.	2 id.	Mont Seny	874	Pasajes.
2 Mayo	4 id.	Ana	287	Id.
3 id.	4 id.	Juanes	201	San Sebastián.
29 Abril	4 id.	Lekeitiarra	180	Pasajes.
2 Mayo	4 id.	Chakartegui	186	Bilbao.
29 Abril	4 id.	José María	517	Pasajes.
1 Mayo	4 id.	F. R. San Pedro	1.586	Bilbao.
28 Abril	5 id.	Aurora	802	Id.
28 id.	5 id.	Jaime Girona.	1.783	Id.
3 Mayo	5 id.	Nervión	751	Id.
3 id.	5 id.	Astillero	488	Pasajes.
4 id.	6 id.	Margarita	319	Id.
6 id.	8 id.	Bodón	592	Id.
29 Abril	8 id.	El Caudal	1.076	Santander.
6 Mayo	8 id.	Lolina	413	Pasajes.
6 id.	9 id.	Faustino R. San Pedro	1.718	Bilbao.
6 id.	9 id.	M. de Urquijo.	2.020	Id.
8 id.	9 id.	Ana	297	Pasajes.
8 id.	10 id.	Aurora	862	Bilbao.
7 id.	10 id.	Antonieta.	134	Vigo.
TOTAL....			18.798	

EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

Toneladas de carbón embarcadas por los diferentes cargaderos que se citan durante la 3.^a decena de Abril y 1.^a de Mayo de 1934

	3. ^a DECENA	1. ^a DECENA
MUSEL		
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.	Turno 1. ^o	8.419,70
	Id. 2. ^o	6.973,78
	Id. 3. ^o	4.915,88
	Id. 4. ^o	2.153,81
	Grúas chicas.....	259,34
MUSEL		
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.	Cargaderos	23.665,91
	Grúas chicas.....	4.852,81
GIJÓN-DARSENA		
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C.	Cargaderos	1.213,12
	Muelles.....	422,00
Totales en las dos decenas.....	44.348,15	52.876,35
AVILÉS.....	17.620,00	33.556,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA.....	10.341,00	18.798,00



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



COMPRA-VENTA DE BUQUES

Vapor «Mina Coto», casco de acero, de 2.347 toneladas de registro bruto y 1.493 netas. Construido en 1895. Vendido por don Joaquín Velasco, de Gijón en 85.000 ptas., a compradores de Bilbao para ser desguazado.

Vapor «Cabo Peñas», casco de acero, de 1.691 toneladas de registro bruto y 1.204 netas. Construido en el año 1887. Vendido por los Sres. Ibarra y C.^a, de Sevilla en 75.000 ptas., a compradores de Tarragona, para ser desguazado.

Vapor «Vicen», casco de acero, construido en el año 1901; de 4.641 tons. de registro bruto y 3.039 netas. Vendido por la Compañía Naviera Amaya, de Bilbao, a la Sociedad Metalúrgica Duro-Felguera.

SITUACIÓN DE «DURO-FELGUERA»

La Memoria de la Sociedad Metalúrgica «Duro-Felguera» dice que durante el año último ha tenido en sus negocios una pérdida de 918.695.40 pesetas, debido a que la situación de los mercados de carbones y hierros en 1933 dejó mucho que desear, además de haber sufrido gran quebranto con las huelgas y trastornos sociales habidos en ese período, hasta el punto de que en la cuenta de pérdidas y ganancias del año figuran los perjuicios de huelga por 1.813.138,36 pesetas.

Sin embargo, la situación financiera de la Sociedad no ha empeorado, debido, principalmente, a la disminución de gastos que se impuso en todos los servicios, permitiendo de ese modo aplazar la emisión de obligaciones en espera de una mejor situación de la industria

después de resuelto el problema hullero, con las medidas que se estudian por el Gobierno.

EL TRANSPORTE MARÍTIMO, LA FORMA

MÁS BARATA DE TRANSPORTE :—:

Durante la Conferencia del Transporte Industrial celebrada estos días en Cardiff, Mr. Leighton Seager se expresó en términos muy comentados acerca del problema de los transportes en relación con la industria y el comercio. El transporte marítimo—dijo—es la forma más barata de transporte. Citó el caso del tráfico carbonero que se realiza de Cardiff a Génova a razón de 0,034 de penique por tonelada y milla, una distancia de unas dos mil millas al tipo de 5/9 por tonelada; a Buenos Aires, a razón de 0,017 penique por tonelada y milla, 6.165 millas al tipo de 9/— por tonelada; a Montreal, a razón de 0,025 penique por ton. y milla, 2.880 millas por 6/— ton.

Mr. Seager aludió en su discurso a los recientes problemas creados por la navegación aérea subvencionada, que comienza a constituir una nueva preocupación para la industria marítima en muchos sitios.

LOS ARMADORES DEL NORTE DE IN-

GLATERRA Y LA AYUDA OFICIAL

La Asociación de Navieros del Norte de Inglaterra, en reunión especial tenida estos días, ha aprobado la siguiente resolución que deberá ser elevada a la Cámara de Navegación y al Presidente del Consejo de Comercio: «Esta Asociación se opondrá enérgica y resueltamente a cualquier proyecto por el cual se tienda a la construcción de nuevos buques

mercantes por medio de ayuda directa oficial o por la concesión de créditos baratos, por considerar este organismo que existe una oferta superabundante de tonelaje disponible».

LISTA OFICIAL DE BUQUES

El Sr. Inspector General de Navegación, D. Emilio Suárez Fiol ha tenido la bondad de remitirnos un ejemplar de la Lista Oficial de Buques correspondiente al presente año.

En el próximo número nos ocuparemos con más atención de ella.

Agradecemos al Sr. Suárez Fiol tan fina atención.

DELEGACIÓN CARBONERA A INGLATERRA

Al fin Inglaterra declina sus reparos para negociar con Polonia en el asunto de las exportaciones carboneras polacas que se dirigen a sus principales mercados y que estos últimos

tiempos habían apasionado a la opinión inglesa interesada. De este problema hemos ofrecido ya algunos antecedentes a los lectores.

Las empresas mineras inglesas han invitado a una delegación de mineros polacos para reunirse con ellos en Londres y tratar de aquella cuestión en cuanto se refiere a un posible acuerdo internacional sobre distribución de los mercados consumidores.

Es interesante observar esta conducta transigente de Inglaterra obligada a pactar con países de importancia económica menos relevante, como Polonia, cuando se trata de resolver un problema que había llegado a constituir una fundada preocupación y una seria amenaza para una economía carbonera que, hasta no hace mucho, venía disfrutando de los mercados consumidores en condiciones de indiscutida ventaja.

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.
Siniestros 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

VARADERO del FOMENTO

Propietario: BERNARDO ORTEA

G I J O N

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES NAVALES

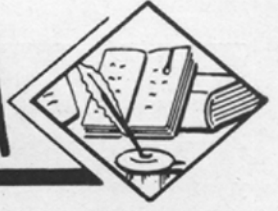
Carro varadero para buques hasta 1.000 toneladas

PRECIOS REDUCIDOS PARA LAS OPERACIONES DE SUBIDA, BAJADA Y ESTANCIA

SOLICITASE TARIFA DE PRECIOS



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



DANDO ESTADO OFICIAL A UN ITINERARIO DE LA COMP.^a TRASMEDITERRÁNEA

Ilmo. Sr.: Visto el expediente instruido con motivo de escrito de la Compañía Trasmediterránea en solicitud de que se dé estado oficial al itinerario que de hecho se aplica en la línea de Fernando Poo entre Barcelona y Cádiz como consecuencia de la alteración autorizada por la Orden de este Ministerio fecha 24 de octubre último para retrasar la salida de Barcelona desde el día 15 al 17 de cada mes, continuando, a partir de Cádiz, en igual forma que la aprobada por resolución de 4 de julio de 1931, inserta en la «Gaceta» del día 12:

Resultando que la Compañía interesa que se aprueba entre ambos puertos peninsulares el siguiente itinerario: Salida de Barcelona los días 17 de cada mes, a las dieciséis horas; llegadas a Valencia los días 18, a las seis horas, saliendo a las doce, y llegadas a Cádiz los días 20 al amanecer.

Vistas las citadas resoluciones de 4 de julio de 1931 y 24 de octubre de 1933:

Considerando que esta última disposición autorizó, en efecto, el retraso en la salida del puerto de Barcelona desde el 15 al 17 de cada mes, dejando subsistente la salida de Cádiz el día 20 y el resto del itinerario hasta Fernando Poo en la forma que venía rigiendo con anterioridad, sin que se indicase la fecha y horas a que había de efectuarse la escala intermedia de Valencia,

Este Ministerio, de conformidad con lo propuesto por la Subsecretaría de la Marina civil, ha acordado aclarar la repetida Orden

de 24 de octubre próximo pasado en el sentido que interesa la Compañía Trasmediterránea, esto es, que la línea de Fernando Poo saldrá de Barcelona los días 17 de cada mes a las dieciséis horas, llegando a Valencia los días 18 a las seis horas para salir a las doce y llegar a Cádiz los días 20 al amanecer, continuando el resto del itinerario en la forma actual.

Madrid, 8 de mayo de 1934.

MODIFICANDO EL ART. 13 DEL VIGENTE REGLAMENTO DE MAQUINISTAS NAVALES

Ilmo. Sr.: Con vistas a la mejor utilización del personal de segundos mecánicos navales,

Este Ministerio, de acuerdo con lo informado por los Centros competentes de esta Subsecretaría, ha tenido a bien disponer que el artículo 13 del vigente Reglamento de Maquinistas navales quede modificado en el sentido de que las clases de los segundos mecánicos navales sean tres, correspondientes a los tres tipos de motor siguientes:

- 1.º Motores de combustión interna Diesel.
- 2.º Motores de combustión interna Semi-Diesel.
- 3.º Motores de explosión.

Que el embarco de dicho personal se efectúe con arreglo al tipo de motor que conste en su nombramiento. A este efecto, en lo sucesivo, se hará constar, tanto en la solicitud del candidato, como en el acta de examen y en el nombramiento respectivo, el tipo de motor objeto del examen. Para los nombramientos ya expedidos se hará constar en los

mismos la clase de motor para la que fueron examinados a la vista de las actas de examen. y si en éstas no constase dicho extremo, se requerirá a los interesados para que manifies-

ten la clase de examen prestado y queden sujetos a la restricción que respecto a la utilización de sus títulos debió existir siempre.

Madrid, 26 de abril de 1934.



Lubrificantes "Atlantic"

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



(Marca de Fábrica)

PINTURAS VEJAR (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, ESMALINA (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 33-48

APARTADO 220

Dirección Telegráfica: VEJAR



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.) - Accidentes individuales - Responsabilidad Civil - Robo - Efpoliación - 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

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**
TELEFONO 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

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

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

Unicos importadores y distribuidores en España de tan acreditados lubricantes

S. A. REEM

Apartado 111

OVIEDO

Teléfono 4038

**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 laxa, Mar Novo, Sines Vilanova Arrifana, Sardo, 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, Marmarah, 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.

PEDRO PRENDES

ALMACENES DE MADERAS

DE TODAS CLASES

IMPORTACIÓN DIRECTA

GIJON

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

Minas de Respinedo

JESUS FERNANDEZ

OFICINAS:

Marqués de San Esteban, número 2

GIJÓN

Manuel G. Morán

EFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

Depositarío 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 "Gotscher & C.^o", de Birmingham

San Juan de Nieva (Avilés)

Telegramas } MORÁN-AVILÉS
Telefonemas }

JOSÉ SÁNCHEZ DEL BUSTO

EXPORTACION DE CARBONES

Dirección Telegráfica: } JOSANBUS
» Telefónica: }

TELEFONO 20-91

Pi y Margall, 35-1.º

GIJON

VAPORES DE GUMERSINDO RIESGO VALLINA

— G I J O N —

Telegramas }
Telefonemas } **RUDESCO**

Teléfono 30-23

Apartado 142

ANGEL ALVAREZ, S. en C. - Avilés

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

GRANDES ALMACENES DE SAL

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

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

VAPORES:		
Caruso	1,350 Tons.	Aida 350 Tons.
Lollina	400	Margarita. 270
		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

G I J O N

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 G I J O N 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.ª Edic.

TALLERES DE G. RIERA

— G I J O N —

(Próximos al puerto del Musel)

Teléfono 34-44

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

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

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

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

(Servicio regular entre los puertos del Golfo y España)

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

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

The Union Marine Insurance C° 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 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». «ANGOLINE». 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 «ODIC» (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:
Ibañez 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