



AÑO V

GIJON 1.º DE MAYO DE 1934

NÚM. 85

Hijos de CASIMIRO VELASCO

Telegramas y Telefonemas: **CASIMIRO**

Apartado núm. 67



Teléfono 32-00

GIJON

AGENTES DE LAS LÍNEAS DE NAVEGACIÓN:

NORDDEUTSCHER LLOYD

LLOYD ROYAL BELGE

DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT «NEPTUN»

Wm. H. MULLER & C.º

THE ISAACS LINE (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"

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 }

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 INSERCIÓN

Cubierta exterior ..	Plana completa. 60 ptas.		1/8 de plana... 150 ptas. al año (sin descuento)
	Media plana... 35 id.		
	Cuarto plana... 20 id.		
Cubierta interior...	Plana completa. 50 ptas.		Descuentos. { Contratos por un semestre . 10 0/0 Contratos por un año 25 0/0
	Media plana 30 id.		
	Cuarto plana. .. 15 id.		
Demás hojas.....	Plana completa. 40 ptas.		Los anuncios en texto no tienen descuento.
	Media plana 22 id.		
	Cuarto plana... 12 id.		
			Suscripción por un año a la Revista... 25 ptas. Id. por un semestre..... 13 id.
			Los anunciantes recibirán la Revista gratis.



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 PUNTAL DE PINO PARA MINAS
SEGUROS MARÍTIMOS
COMISARÍA DE AVERÍAS

Teléfono núm. 39

Apartado núm. 20

Telefonemas: PEREZ FERNANDEZ

Villagarcía 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:

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 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

HIJOS DE CLAUDIO ALVAREZ EFFECTOS NAVALES

Materiales de Construcción

Depositorios del material

para techar PIZARRITA

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

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

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

GIJÓN 1.º DE MAYO DE 1934

NÚM. 85

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

EL ANTEPROYECTO DE COMUNICACIONES MARÍTIMAS

SE HA OMITIDO EL CABOTAJE RESTRINGIDO

Al confeccionar el anteproyecto de Comunicaciones Marítimas se ha querido, sin duda, darle la mayor amplitud posible para llevar a efecto una completa labor de resurgimiento de la industria, pues así se desprende de estos dos párrafos que copiamos del preámbulo:

«La solución que tenga el problema ha de abarcar todos los aspectos de la navegación, principalmente la exterior, incluyendo las comunicaciones regulares con los países de habla española y el tráfico en navegación libre de primeras materias y substancias alimenticias, aportando también los medios necesarios para que vaya arraigando aun en estas últimas la regularidad posible del tráfico, que ha demostrado en esta crisis ser de estructura económica más resistente que el «tramping», donde pueda éste ser sustituido. De modo que, la solución actual ha de comprender: La protección debida a las comunicaciones regulares trasoceánicas; a la navegación libre y a las líneas regulares de carácter eminentemente comercial que sirvan los cauces ya establecidos

y que actúen como explotadoras y de instrumentos para establecer otros nuevos que se estimen posibles.»

«Y esta protección a tales tráficos ha de estar también coordinada entre sí, y además con la que se otorgue a la construcción naval, de manera que esta industria alcance un desarrollo normal y proporcionado a nuestras necesidades nacionales para que su organización sea acomodada a la explotación industrial que así ha de poder tener el carácter normal, constante y sus gastos generales ser fijos y admisibles.»

Pero tan altos vuelos se ha querido dar a este proyecto y a la solución crítica de la navegación, que ha quedado en el tintero el mal que hay «dentro de casa» (nos referimos al Cabotaje Restringido), que para nada ha sido tenido en cuenta. Hácese en el anteproyecto una definición de lo que es la navegación de Cabotaje Nacional, de Gran Cabotaje, de altura, extranacional y tráfico exterior; sin embargo, se omite el Cabotaje Restringido, que nosotros

nos vamos a permitir definirlo así: Se entiende por navegación de Cabotaje Restringido aquella que realizan los buques nacionales o los introducidos en nuestro país antes de 1909, entre puertos españoles conduciendo cargamentos de carbones, sales y minerales. Y más bien, Cabotaje Restringido, es la cenicienta de la navegación «tramp» peninsular, para la cual no existe protección y sí impuestos y gravámenes como también cuadros indicadores de personal, superiores estos últimos a los de la navegación de Gran Cabotaje, a pesar de ser sus travesías más cortas y mayores las estancias en puertos; no tiene fletes máximos ni mínimos y sólo se recuerda que existe cuando ha de imponerse alguna carga, que suelen soportar con inusitada paciencia los armadores propietarios de estos buques.

El proyecto de Comunicaciones Marítimas dejará, pues, huérfanos de protección a los navieros de Asturias y a aquellos que dedican sus barcos al tráfico de carbones. Es una omisión de bulto ésta, ya que no se ha tenido para nada en cuenta la navegación más sufrida y que se halla en peores condiciones económicas. Bien está que se pretenda solucionar esta industria en su aspecto exterior, puesto que poco a poco íbamos perdiendo nuestro prestigio naval, sino ya perdido totalmente; pero las soluciones deben también

comprender la crisis que padece España en su navegación costera, dentro de la cual se encuentra el Cabotaje Restringido que afecta muy especialmente a la región de Asturias.

Debe, pues, salvarse esta omisión de la que adolece el anteproyecto, quizá por la poca importancia que se da al cabotaje de referencia, a pesar de representar un número de buques nada despreciable, que dan una considerable actividad al tráfico peninsular y que, por cierto, arrastran una precaria existencia.

Confiamos que entre los recursos que se hayan presentado al anteproyecto de Comunicaciones Marítimas, figure uno pidiendo la inclusión del Cabotaje Restringido, pues de adoptar medidas de proteccionismo a la navegación, la de esta clase es una de las más necesitadas. Y para ello nada mejor que, entre otras cosas, se restablezca la prima de 0,30 pesetas por tonelada de carbón que se transporte por vía marítima, prima esta creada por la Ley de 1909, y que fué derogada después, cuando en los años de la Gran Guerra el tráfico marítimo era floreciente en todos sus aspectos. Por ello, ahora que la situación es tan crítica como en la fecha de su promulgación, no sería ninguna pretensión irrazonable el restablecimiento de dicha prima a la navegación, la cual contribuiría a hacer más llevadero el desenvolvimiento de este tráfico.

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



Aumenta la quietud en este mercado, el cual va tomando aspecto de franca paralización, ya que durante la última quincena fueron pocas las órdenes que se presentaron para cumplimentar. Como consecuencia de esto, se nota ya cierta abundancia de tonelaje disponible, que se ofrece con insistencia y que no logra fácilmente colocación, dándose varios casos de operaciones concertadas a tipos de flete más reducidos que los hasta ahora cotizados, con lo que tendrán que soportar pérdidas aquellos armadores que tomaron dichos viajes.

La escasez de órdenes comprende todas las direcciones y hasta los buques de pequeño to-

nelaje, por lo que de subsistir estas características no será difícil que en breve fecha haya noticias de armadores que se hayan decidido por amarrar sus barcos, como lo hicieron el año anterior, principalmente en los meses de verano.

También permanecen paralizadas las órdenes para retornos y únicamente hay alguna animación para cargamentos de sal; pero los fletes que se proponen no llegan a tener gran interés ante la pretensión de los cargadores que esperan obtener tipos bajos; de ahí que solamente como entretenimiento y en evitación de largas travesías en lastre, sean tomados estos viajes.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

Pssajes	—Vp.	650 ts.	Ptas. 13,50	Langreo
San Sebastián	»	550 ts.	» 11,—	Norte
Id.	»	320 ts.	» 13,25	Langreo
Id.	»	180 ts.	» 12,—	Id.
Bilbao	»	6.500 ts.	» 7,—	Norte
Id.	»	230 ts.	» 10,—	Id.
Id.	»	150 ts.	» 10,—	Id.
Santña	»	130 ts.	» 11,—	Id.
Santander	»	600 ts.	» 9,—	Langreo
Coruña	»	180 ts.	» 12,—	Norte
Ferrol	»	250 ts.	» 10,50	Langreo
Villagarcía	»	550 ts.	» 15,—	Id.
Vigo	»	480 ts.	» 14,50	Norte
Cádiz	»	1.000 ts.	» 15,—	Id.
Sevilla	»	950 ts.	» 16,—	Id.
Huelva	»	2.000 ts.	» 15,—	Id.
Barcelona	»	5.000 ts.	» 15,—	Langreo

AVILÈS a

Alicante	—Vp.	4.300 ts.	Ptas. 14,—
Valencia	»	5.300 ts.	» 14,—

PRAVIA a

Bilbao	—Vp.	3.000 ts.	Ptas. 7,—
Id.	»	1.000 ts.	» 7,10
Id.	»	800 ts.	» 9,—
Id.	»	200 ts.	» 10,—
Coruña	»	200 ts.	» 11,50
Alicante	»	2.000 ts.	» 15,—
Corcubión	»	600 ts.	» 12,—

RETORNOS:

Bilbao-Pravia	—Vp.	500 ts. mineral	Ptas. 5,—
Bilbao-Coruña	»	300 ts. cemento	» 14,—

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 Rios, 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 »
» «Monchu» 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



Las características del desenvolvimiento de este mercado son similares a las de la anterior quincena: regular demanda de granos y colocación de menudos con alguna dificultad. Especificado por clases se observa una insistente solicitud de granzas, a cuyos requerimientos apenas si pueden atender las empresas; son normales los pedidos de cribados y algo más flojos los de galletas debido a la época actual del año. No tienen grandes existencias en las plazas de las minas, dado el descenso que hay de producción hullera.

Durante la segunda decena de abril, han sido muy activos los embarques de carbón llevados a efecto por estos puertos, sumando 58.949 tons. las cargadas por Gijón-Musel, 26.176 por Avilés y 23.027 por San Esteban de Pravia. Al terminar el mes son muy breves todos los turnos, pudiendo obtenerse despachos rápidos y sin apenas tener esperas.

Habiéndose sufrido un error al determinar los precios de los aglomerados, que fueron publicados en la «Gaceta de Madrid» del 10 de abril, por disposición de esta Dirección

General, y practicada por el Comité Ejecutivo de Combustibles la corrección correspondiente, se entiende que, como rectificación del error señalado, los precios, por tonelada, de los aglomerados serán los siguientes:

Fábricas de Asturias, sobre vagón en fábrica, 56,65 pesetas.

Fábricas de Asturias, bordo, puerto asturiano, 64,15 pesetas.

Fábricas de León y Palencia, sobre vagón en fábrica, 56,65 pesetas.

Fábricas de Luchana, sobre vagón en fábrica, 70,15 pesetas.

Fábricas de Zorroza, sobre vagón en fábrica, 70,50 pesetas.

Fábricas de Barcelona, sobre vagón en fábrica, 83,50 pesetas.

Fábricas de Tarragona y Valencia, sobre vagón en fábrica, 82,25 pesetas.

Los aglomerados procedentes de las fábricas de Asturias tendrán, sobre los precios marcados, un aumento de 0,40 pesetas por tonelada, en cumplimiento de lo dispuesto en la Orden del Ministerio de Industria y Comercio de 9 de marzo último

FEDERACION DE SINDICATOS CARBONEROS DE ESPAÑA

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

Oficina central: Alcalá, 31 - Teléfono 11948 - Madrid

Dirección tele { gráfica } FEDERACIÓN
 { fónica }

Para consumos de buques deben dirigirse los pedidos al

Sindicato Carbonero Asturiano - Palacio Valdés, 1 - OVIEDO

Teléfono 1524 :-: Dirección telegráfica y telefónica: SINDULLERO

El aumento de 0,40 ptas. en tonelada de carbón

Con el fin de facilitar las operaciones de recaudación del aumento de 0,40 pesetas por tonelada, establecido para los carbones asturianos por orden del Ministerio de Industria y Comercio, fecha 9 de marzo último, y en virtud de la facultad que le concede el artículo 2.º del Decreto de 17 del corriente, el Comité Ejecutivo de Combustibles ha acordado que dichas operaciones se efectúen con sujeción a las reglas siguientes:

1.ª El Sindicato Carbonero Asturiano facilitará a cada uno de los productores de carbón de Asturias, un talonario de facturas, foliado y sellado, en las cuales se consignará, precisamente, el cargo correspondiente a 0,40 pesetas por cada tonelada de carbón, coque o aglomerados, servida a industrias obligadas y almacenistas sindicados, a que hace referencia la Orden anteriormente citada.

Estas facturas, en las que se hará constar que su importe habrá de ingresarse en un plazo máximo de 45 días, en el Sindicato Carbonero Asturiano, deberán pasarse a los compradores, simultáneamente, con las correspondientes a los precios de tasa.

El carbón correspondiente al coeficiente de tolerancia de las industrias obligadas, no estará sujeto al pago de las 0,40 pesetas por tonelada.

El carbón que destinen las minas asturianas a la fabricación de coque o de aglomerados, en sus propias fábricas, o al servicio de la Cooperativa de Langreo, será considerado como de consumo propio.

2.ª Antes del día 15 de cada mes, las Empresas mineras de Asturias enviarán al Comité Ejecutivo de Combustibles declaración jurada de las ventas efectuadas durante el mes anterior, detallando y separando debidamente las cifras correspondientes a las industrias obligadas, almacenistas y sindicatos, industrias libres y consumo propio, tal como

está definido en el artículo 1.º de la Orden de 9 de marzo último y se declara en la primera de las presentes reglas.

3.ª El Sindicato Carbonero Asturiano remitirá, mensualmente, al Comité Ejecutivo de Combustibles, relación detallada de las cantidades recaudadas por el concepto antes citado, cuyo importe total ingresará, al mismo tiempo, en la Tesorería de Comité, que se encargará de hacer los ingresos en el Banco de Crédito Industrial, en la forma indicada en el artículo 4.º de la citada Orden de 9 de marzo último.

4.ª Igualmente remitirá el Sindicato Carbonero Asturiano al Comité Ejecutivo de Combustibles, relación detallada de los compradores que no hubieran hecho efectivo, en los plazos marcados, el importe de sus facturas, correspondientes al aumento de 0,40 pesetas por tonelada.

5.ª Las industrias y almacenistas a quienes afecta el aumento de 0,40 pesetas por tonelada de carbón, coque o aglomerados asturianos, recibida, quedan obligados a ingresar el importe de las facturas correspondientes, dentro del plazo marcado, en el Sindicato Carbonero Asturiano.

Las certificaciones de descubierto en el cumplimiento de esta obligación, que expida el Comité Ejecutivo de Combustibles, tendrán fuerza ejecutiva y se realizarán por la vía de apremio según se establece en el artículo 7.º del Decreto de 28 de marzo de 1933.

Disposición adicional

Las anteriores reglas serán aplicables a todas las facturas que se extiendan a partir de la publicación de esta disposición en la «Gaceta de Madrid» y que correspondan a suministros de carbón, coque y aglomerados servidos con posterioridad al 10 de marzo último.

Madrid, 21 de abril de 1934.

El Comité Ejecutivo de Combustibles concertará un crédito

En la «Gaceta» del 19 de abril ha aparecido publicada una disposición de la Presidencia del Consejo, que dice:

«Aprobadas ya por el Gobierno las bases para la solución del problema carbonero, cuya traducción a Ley exigirá indispensablemente un tiempo que la urgencia de organización afecta a dicho problema no permite esperar, de acuerdo con el Consejo de Ministros, y a propuesta del de Industria y Comercio, vengo a decretar lo siguiente:

Art. 1.º Se autoriza al Comité Ejecutivo de Combustibles, para concertar un préstamo con el Banco de Crédito Industrial, en virtud de las facultades conferidas en el artículo 7.º del Decreto de 28 de marzo de 1933, ampliándose este préstamo en 600.000 pesetas que se solicitará del Banco de Crédito Industrial.

Esta ampliación de 600.000 pesetas y los intereses que devengue, serán reintegrables por el Comité Ejecutivo de Combustibles al Banco de Crédito Industrial, con cargo al aumento de 40 céntimos en tonelada de carbón asturiano, suministrada a los industriales obligados y almacenistas sindicados, como se estableció por la orden fecha 9 del corriente del Ministerio de Industria y Comercio, en la forma y con arreglo a las normas que en dicha orden se preceptúa.

Art. 2.º El Sindicato Carbonero Astu-

riano, cargará en factura separada de las ordinarias que cursen los productores, el importe correspondiente a los 40 céntimos de aumento que resulten del cargo comprendido en el artículo anterior y que los consumidores habrán de abonar directamente a dicho Sindicato, el cual actuará como delegado del Comité Ejecutivo de Combustibles, y a su vez pondrán mensualmente a disposición del referido Comité, quedando éste facultado para dictar aquellas reglas que juzgue necesarias y que tienden a facilitar la recaudación, dentro de lo que preceptúa y tiene por finalidad este artículo.

Art. 3.º Los créditos que con destino a la industria hullera se consignen en los presupuestos generales del Estado o que el Gobierno facilite a los mismos planes, incluso el proyecto de Ley de ordenación de la industria hullera nacional para resolución del problema hullero, que habrá de presentar a las Cortes y cualquier otro procedimiento, quedarán también afectos al préstamo hecho en virtud de lo dispuesto en el decreto de 28 de marzo de 1933 y a la ampliación que por el presente se concede, para responder en defecto de los 40 céntimos de aumento en tonelada de carbón asturiano, al pago de las cantidades e intereses devengados que faltasen por reintegrar al Banco de Crédito Industrial.»

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

ACERCA DEL PUERTO DEL MUSEL

El día 28 de abril último dió una interesante conferencia en el Ateneo de La Calzada nuestro distinguido amigo, el joven ingeniero de Caminos, D. Ramón Argüelles, acerca de «Evolución y porvenir del puerto del Musel», historiando la evolución de nuestro puerto desde que el Gremio de Mar de Gijón, en 1773, solicitó del Gobierno central la iniciación de las obras del Musel, petición que no fué atendida hasta que el ingeniero D. Salustio Regueral proyecta en 1862 un puerto de refugio en aquel lugar.

Después de aludir a las luchas localistas a que dió lugar la construcción de este puerto, y de exponer los trabajos que costó llegar al estado actual, exclama: La realidad es que el puerto resulta raquítrico, y que el tráfico, que ha aumentado extraordinariamente, se ha encargado de ponerlo de manifiesto; pues no tiene antepuerto, carece de amplitud suficiente en tierra y es escasa la línea de muelles. A corregir estos errores debe tender la política a desarrollar en este puerto.

A continuación expone la situación actual del Musel, con gráficos en los que se detalla el movimiento de mercancías, rendimiento del utillaje y gastos e ingresos de la Junta, relacionando todos estos datos con los de los puertos más importantes de España, para llegar a la conclusión de que el Musel ocupa el

tercero o cuarto lugar entre todos los puertos españoles, en lo que se refiere al tráfico, que es uno de los mejores utillados de España, y que su situación financiera es saneada.

Por lo que respecta a la política portuaria, en general, cree el Sr. Argüelles que es necesario que se establezca un criterio definido en esta materia, pues no es posible que el Estado continúe los grandes sacrificios económicos que la actual política supone, sin que antes se fije una orientación que responda al interés general y que tenga un amplio rendimiento económico.

Cree de verdadera urgencia en el Musel, que se haga la ampliación de muelles y la creación de un antepuerto y considera como muy conveniente, a pesar de su elevado costo, la construcción de un dique exterior al dique Norte, que habría de arrancar del cabo Torres, completando la zona abrigada con un dique aislado que podría convertirse más adelante en el dique Sur del puerto para defenderlo de las mareas del primer cuadrante.

Después de otras consideraciones terminó aconsejando a todos que al examinar el problema del puerto del Musel debe hacerse con miras elevadas, a fin de evitar que en lo futuro pueda juzgarse mezquina nuestra visión.

El orador fué muy aplaudido y felicitado al terminar tan interesante lección.

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 del Diciembre, 2, 2.º

GIJÓN



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

Hay paralización en la mayor parte de las secciones de los mercados de retorno, y en general la impresión no es favorable; lo mismo sucede en los mercados carboneros donde el tráfico ha quedado reducido a proporciones insignificantes.

La demanda en el sector del Plata ha sido insuficiente para absorber todo el tonelaje disponible, y por tanto, los tipos de flete tienden a bajar, aunque todavía no se haya producido este resultado que se advierte más bien como una tendencia. La contracción de la demanda se debe sobre todo a la lentitud de las transacciones en los mercados de granos, maíz y trigo. Se fleta mediano tonelaje desde San Lorenzo a Hull y Amberes al tipo de 14/6; 9.200 tons. para Amberes-Rotterdam, a razón de 14/-; y desde Rosario a R. U., 6.800 tons. al tipo de 14/9.

Las condiciones en el sector norteamericano no muestran cambio apreciable y hay una relativa demanda de los cargadores de grano del Canadá, apareciendo en cambio, menos interesados los de la zona atlántica de EE. UU. Se fletan buques de mediano tonelaje desde Montreal, Quebec, Sorel, a la costa oriental de R. U. al tipo de $1\frac{1}{4}$ $\frac{1}{2}$ por q. r. Los cargadores de azúcar cubano se han retirado virtualmente de este mercado debido a las generales condiciones desfavorables y otro tanto sucede en el Pacífico cuyos mercados aparecen paralizados.

En la zona australiana los cargadores de legumbres se mueven más interesados y en el resto de los mercados de Oriente no hay apenas transacciones. Se fletan 7.500 tons. legumbres, para cerrar en junio, Vladivostock, Rotterdam-Hamburgo al tipo de 23/-.

Aparte la demanda ocasional para granos, en el Danubio y Mar Negro, el sector Mediterráneo, no ofrece rasgos dignos de mención.

CARBONES

No se han modificado las desfavorables condiciones del mercado galés tal como señalábamos en la anterior quincena y no parecen mejores las perspectivas para la próxima. Coques, aglomerados y madera de mina continúan cotizándose lo mismo; abundan los «stocks» de estas variedades y sobre todo de cribados; los temporales no permiten la llegada de buques y esto contribuye a acentuar aquellas condiciones negativas.

Aunque las variedades superiores de la antracita, cribados, se sostienen bien cotizadas en el sector de Swansea, y la demanda se manifiesta activa, los demás tipos se ofrecen excesivamente, congestionan los mercados y deprecian sus cotizaciones. Las grancillas lavadas se cotizan a mejores tipos. Los carbones de vapor tienen mejor demanda y los de uso doméstico al contrario, son poco solicitados.

En el sector de Newcastle se desenvuelven bien las calidades principales de los Tyne y las variedades medianas; tienen buena demanda los Durham y llegan a hacerse transacciones para entregas diferidas manteniendo buenos precios. Los carbones para consumo de vapor tienen buena salida en sus clases mejores y menos activa en las ordinarias, y es buena la demanda de los carbones metalúrgicos.

No hay cambios de importancia en la zona de Glasgow. Los tipos de cribado de Lanarkshire se ofrecen con demasiada abundancia y no consiguen mejorar sus precios. Entre las galletillas lavadas, las mejor cotizadas son las «singles»; las otras variedades tienen menos demanda.

En el mercado de Hull no hay cambio apreciable y algunos días de la quincena se confió demasiado la oferta sin que la demanda correspondiera, llegando a influir desfavorablemente esta circunstancia en las cotizaciones.

ECONOMÍA DEL CARBÓN

LA INDUSTRIA HOLANDESA

Por VICTORIANO CASTAÑO SANJUÁN

Vamos a ocuparnos hoy de un país muy interesante para la industria hullera internacional, no ya solo por la importancia que sus explotaciones han adquirido en el relativamente corto espacio de tiempo comprendido desde 1913 hasta el actual, sino por la elevada cifra que representa su aportación al consumo mundial de carbones.

Con sus dos millones de toneladas anuales de producción, antes de la Guerra, no alcanzaba a cubrir las propias necesidades y por ello aquellas naciones exportadoras de combustible encontraban en Holanda una salida más a sus productos, si bien esta no fuere de gran importancia.

Pero desde 1914 comienza a incrementar su producción con tan vertiginosa rapidez, que se da el caso único de duplicarla en apenas seis años, triplicarla en poco más de diez y llegar, según podemos apreciar en las cifras que siguen, a representar la producción del año 1932, un aumento sobre la de 1913, de la categoría del 673 por 100.

PRODUCCIÓN TOTAL DE CARBONES EXPRESADA EN MILLONES DE TONELADAS

Año 1905 . . . 0,5	Año 1925 . . . 6,8
» 1910 . . . 1,3	» 1926 . . . 8,6
» 1913 . . . 1,9	» 1927 . . . 9,3
» 1920 . . . 3,9	» 1928 . . . 10,7
» 1921 . . . 3,9	» 1929 . . . 11,6
» 1922 . . . 4,6	» 1930 . . . 12,2
» 1923 . . . 5,3	» 1931 . . . 12,9
» 1924 . . . 5,9	» 1932 . . . 12,8

Pero si con lo ya dicho o con lo que sigue, pudiera algún lector pensar en España, recordemos antes de puntualizar otros deta-

lles, que Holanda tiene una extensión superficial—excluyendo sus colonias—de poco más de tres veces la de Asturias, con una población total que representa más de ocho veces la de nuestra provincia y una relativa de 198 habitantes por kilómetro². Que los magníficos deltas del Rhin, Mosa y Escalda, prestan a sus puertos, especialmente a Rotterdam, una extraordinaria actividad comercial por encontrar en ellos su contacto con el mar, toda la enorme capacidad productora y consumidora de los centros industriales de Westfalia, Ruhr, Sarre, etc. Y que no obstante tratarse de un pueblo agrícola—y pescador—ocupa un lugar destacado en el consumo de carbones, pues en la clasificación general de los países cuyos datos se conocen, figura con una tonelada 650 kilogramos por habitante y año; es decir, un poco menos que Dinamarca y algo más que Suecia. Este consumo se reduce para España a media tonelada.

En los años últimos, de una parte la disminución de la actividad industrial, especialmente la de transportes y de otra la concurrencia de carbones extranjeros a precios extremadamente bajos, vienen operando en sentido restrictivo contra la producción nacional. No es de extrañar pues, que algunos elementos comerciales hayan pensado en la conveniencia de establecer el tan socorrido «dumping» para el carbón, que, naturalmente, amparado por el Estado, viniese a contrarrestar los efectos de las dos anteriores fuerzas. Parece en principio que ha tenido esta idea simpática acogida en las esferas gubernamentales.

Es motivo de algún reparo para la adopción de ciertas medidas de carácter general, la calidad de los carbones nacionales, los cua-

les, con arreglo al porcentaje de materias volátiles, guardan aproximadamente esta proporcionalidad:

Carbones antracitas con menos del 10 % de materias volátiles, 12 %. Idem ídem con 10 a 15 % de materias volátiles, 37 %. Idem semi-grasos, con 15 a 20 % de materias volátiles, 5 %. Idem grasos, con más del 20 ½ de materias volátiles, 46 %.

Tiene también una pequeña producción de lignito — 120/125 mil tons. anuales — cuya tercera parte se destina a la fabricación de briquetas.

La gran proporción de carbones destinados a la fabricación de aglomerados de hulla y a obtención de coque, se aprecia con las cifras que señalamos a continuación, favorablemente incrementada con la instalación de estas factorías aneja a las explotaciones mineras.

En 1931, sus diversas fábricas de briquetas y ovoides de hulla, tanto las anejas como la de Simpelveld, inaugurada en 1929, han producido un total de 1.312.621 tons. y en 1932, 1.170.930 tons., de las que 240.368 tons. fueron de briquetas 930.562 tons. de ovoides.

La producción de coque, si bien afectada del incremento ya señalado para el carbón en general, durante los veinte años últimos, ha decaído bastante durante el año de 1932, especialmente en las instalaciones anejas a las mismas «Emma» y «Mauritz», y en las fábricas de Sluiskil, Maestrichst y Velsen; pues por lo que se refiere al coque de gas, ésta se encuentra bastante estabilizada con una cifra anual de 700,000 tons. En total, la producción de coque fué el año 1931 de 3.439.343 tons, y el año 1932, solo alcanzó 3.219.656, lo que relativamente de uno al otro año, supone un descenso del 7 por 100.

Creemos interesante para mejor juzgar y conocer la importancia que la industria hullera representa dentro de la economía nacional holandesa, registrar algunos datos referente a la población obrera de las explotaciones. Y así vemos que el número de obreros empleados en aquellas minas, en 31 de diciembre

era, para los años que se mencionan, la siguiente:

	1926	1930	1931	1932
Obreros del interior.	24.467	26.632	26.790	24.367
Obreros del exterior.	8.883	10.872	11.156	10.803
TOTALES	33.350	37.504	37.946	35.170

En el último de los años indicados, los obreros del interior representaban el 69,3 % y los del exterior el 30,7 %.

Clasificados estos obreros por nacionalidades, tenemos:

	1926	1931	1932
Nacionales	25.406	26.083	25.462
Alemanes	5.504	7.359	6.031
Polacos	555	1.197	1.018
Yugoeslavos	290	1.087	770
Austriacos	497	632	504
Belgas	552	415	373
Checoslovacos	146	246	213
Italianos	168	259	216
Húngaros	105	194	153
Otras nacionalidades .	127	474	430
TOTALES	33.350	37.946	35.170

Lo que representa las proporcionalidades siguientes: obreros nacionales: 76,2 %, 68,7 % y 72,4 %, respectivamente a los años 1926, 1931 y 1932. Obreros extranjeros: 33,8 %, 31,3 % y 27,6 % en los mismos años.

El número de jornadas de trabajo, por término medio entre obreros del interior y exterior fué, en 1932, de 259, en lugar de 273 en el año anterior, 1931.

Obtengamos finalmente unas cifras comparando estos datos de la mano de obra con los referentes a la producción y veremos que el rendimiento obrero en carbón ha sido de

1926	1930	1931	1932
KGS.	KGS.	KGS.	KGS.
985	1.183	1.232	1.308

Este mismo cálculo nos proporciona en España cifras que oscilan entre los 500 y 600 kilogramos.

LA GUERRA CONTRA LA MARINA MERCANTE

Sir H. Richmond, autor del trabajo que reproducimos, ha estado siempre en contacto con los problemas que la postguerra ha planteado a la marina mercante de Inglaterra. Es una interesante opinión sobre el papel de aquélla en los conflictos armados, avalada por la autoridad del que fué hasta hace poco Presidente de la «Conferencia Internacional para la seguridad en el mar» y sucesivamente Comandante del «Royal Naval War College», «Imperial Defence College» y Jefe de las fuerzas de las Indias Orientales. Sir H. Richmond se ha esforzado siempre en estimular el espíritu público de su país hacia la protección de la Marina mercante, cuya fortaleza y primacía considera indispensable para su defensa militar.

«Consideramos con creciente atención la fortaleza de nuestra marina de guerra, pero desdeñamos un poco los amplios recursos de nuestra flota mercante y su capacidad para llevar a cabo nuestro comercio y alcanzar todas las posibles fuentes de materias primas y de provisiones, donde quiera que existan.» Estas palabras se pronunciaban en 1904. Se formulaban en unas conclusiones de la «Comisión Real para aprovisionamiento en tiempo de Guerra». La guerra nos mostró claramente que representaban un principio fundamental de la seguridad de los pueblos insulares que componen el imperio británico.

Y a pesar de la evidencia de aquel aserto, ha sido permitida la sistemática destrucción de nuestra marina mercante, sin defender este elemento esencial de nuestra seguridad. Una débil protesta, es cierto, surgió en la Conferencia Económica, pero no ha sido seguida de acción ninguna. Del valor de protestas y resoluciones, pactos y líricos platonismos, tenemos sobrada prueba. La guerra, se dice, ya no es un instrumento de política nacional; y sin embargo, durante varios años, se ha lleva-

do a cabo una guerra implacable contra la marina mercante de Inglaterra. Las armas utilizadas es cierto que no han sido la metralla, ni el torpedo o la mina y que la sangre no ha corrido. Sin embargo, han hecho más daño con las armas siniestras del subsidio, de la discriminación de banderas, leyes marítimas de todas clases, que pudieron hacernos con las armas usuales en las contiendas bélicas. Nuestro tonelaje «tramp» ha sido reducido a la mitad. Eso no fueron capaces de conseguirlo nuestros enemigos en la guerra, pero, en cambio, ha sido hecho, eso y más, en un período de pretendida paz.

LOS TRES PIES DEL ESCABEL

DEL PUEBLO BRITÁNICO :-:

El dominio marítimo es el cimiento sobre que descansa la seguridad de Inglaterra y de las demás islas del Imperio. Si el poder de los mares se nos escapa, no hay necesidad de bombardear a Londres. Si nuestro comercio se paraliza, la capitulación del país es tan cierta como la caída de una fortaleza a quien se la priva de todo auxilio exterior. Poco puede prolongarse la resistencia y a nada más que a eso puede llegarse, por muchas acumulaciones de mercancías que contra ese riesgo hayan sido posibles.

¿Cuáles son los elementos que forman ese poderío marítimo? Ya los conocían nuestros estadistas antes de que Mahan los expresara en su análisis del problema en 1889. Son tres en número: marina de guerra, flota mercante y colonias. Puede decirse que el imperio británico se asienta sobre un banco de tres pies, que permanecerá seguro mientras no le falte ninguno. Sin marina de guerra, nuestro comercio puede ser aplastado y las colonias de-

jadás a merced del vencedor. El simple mantenimiento de la escuadra de nada sirve si la flota mercante desaparece. Tuvimos en 1917 una flota de guerra invicta, después de la batalla en el mar del Norte, pero el país pasó tales apuros por la destrucción de su marina mercante como nunca había sufrido. Sin colonias, sin bases marítimas, nuestra flota no puede servir a esos requerimientos, porque le faltarán lugares de aprovisionamiento, reparación y reunión necesarios para el cumplimiento de la necesidad de prestar asistencia a la marina mercante. Esta seguridad debe tenerla donde quiera que vaya, por todo el mundo. Debemos estar capacitados para buscar y traer nuestras provisiones, donde quiera que se encuentren. Puede darse una mala cosecha en un punto cualquiera de nuestros mercados de aprovisionamiento y hacerse indispensable hallarlos en el extremo opuesto del mundo. Sólo con la posesión de una marina mercante eficiente y numerosa puede preverse esa contingencia.

LOS BUQUES MERCANTES NECESARIOS EN LA GUERRA :: ::

Nunca ha habido una guerra desde que nuestro país llegó a ser un gran imperio colonial, en la cual la marina mercante no haya sido un pie fundamental de los tres del escabel a que nos hemos referido gráficamente. Sostuvimos a nuestros aliados en la guerra porque teníamos la riqueza de que ellos carecían; esta riqueza provenía de nuestro comercio. Pusimos nuestras tropas a disposición de nuestros aliados, en el teatro principal o en el secundario de la guerra; todas fueron transportadas y sostenidas por buques mercantes.

En la guerra, nuestros aliados, recibieron la ayuda de nuestra marina, que fué apremiantemente solicitada; pero muchos de ellos, no

consideraron impropcedente guardar la suya en sus puertos al abrigo de todo peligro o la empleaban en zonas de donde había sido retirada la marina inglesa para acudir a sitios de peligro en beneficio común.

La marina inglesa fué capaz de eso por la magnitud de sus recursos. Porque había abundancia de buques y de marinos en la marina mercante, pudo ser provista la armada con buques y auxiliares para la defensa de las comunicaciones de todas clases. Su vitalidad radica en su magnitud. Grandes pérdidas han sufrido siempre los buques mercantes en las guerras, la protección de la armada no pudo significar nunca la completa inmunidad; pero por grandes que esas pérdidas hayan sido, no llegaron nunca a paralizar el intercambio de mercancías.

UNA ARMADA DÉBIL PARA NUESTRA SEGURIDAD

La flota estaba entonces protegida por más de 120 cruceros y 400 destroyers sin contar otras pequeñas unidades. Hoy los cruceros destinados a ese fin, quedan reducidos a 40 y en un momento dado apenas podríamos echar mano de 30 para lo que entonces se precisaban más de 100. Los destroyers son unos 150 y serán cada vez menos. A menos que las insensatas limitaciones impuestas a los cruceros británicos y a las fuerzas de flotilla sean abolidas, y que el sano principio de que su número esté sólo limitado por nuestras conveniencias, se restaure, no estaremos en situación de defender este factor esencial en nuestra vida nacional. Una flota mercante pequeña para enjugar fácilmente sus pérdidas no sobrevivirá cuando su única seguridad consiste en el apoyo de una armada demasiado débil para conseguir que esas pérdidas no sobrepasen ciertos límites.

Es fácil para los ministros afirmar que cumplimos nuestras obligaciones mientras la seguridad del país se resquebraja. A la primera amenaza de intervención, el comercio de Inglaterra quedará herido de parálisis. Se nos recomienda que nos cuidemos de las vías aéreas porque estamos demasiado expuestos a ese género de ataques. Ninguna nación capaz

de bombardearnos necesita recurrir a esta forma de ataque exponiéndose al odio que suscita la destrucción de vidas inocentes, de los grandes monumentos históricos, museos y tesoros artísticos, cuando una simple e incruenta alternativa está al alcance de su mano y una rápida y segura victoria puede ser su recompensa.

SOCIEDAD METALURGICA DURO-FELGUERA



Compañía Anónima.- Capital social: 78.000.000 de pesetas

Carbones gruesos y menudos de todas clases y especiales para gas de alumbrado.
COK metalúrgico y para usos domésticos.

SUB-PRODUCTOS de la destilación de carbones: *benzoles* auto, lavado, quitamanchas, solvente.

Sulfato amónico con 20 a 21 por 100 de nitrógeno.

Brea: creosota y aceites pesados para motores semi-Dienel en impregnación de 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 baería 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

HISTORIA DEL LLOYD'S

Del interesante libro «Tratado de seguros marítimos», del que es autor el competente liquidador de averías don Luis Hermida, tomamos el siguiente capítulo, que consideramos de gran interés para nuestros lectores.

El día 23 de mayo de 1925, los reyes de Inglaterra, rodeados de unos cientos de personas, representación de las más altas esferas del seguro, comercio, banca, industria y otras destacadas actividades de la vida moderna, colocaron la primera piedra sobre la que, tres años escasos después, había de complementarse el magnífico edificio que hoy se alza en Leadenhall Street, centro de la City, de Londres, y corazón del mundo de los negocios.

Como muy atinadamente hace observar C. Wright, en su documentada obra *A History of Lloyd's*, si aquel modesto propietario de café, llamado Edward Lloyd, que en las postrimerías del siglo XVII empezó a ver frecuentado su establecimiento por armadores, patrones y capitanes, exportadores y otros diversos elementos, todos ellos interesados en el tráfico marítimo, hubiera podido resucitar en la fecha indicada y comparecer ante la ceremonia que en ella tenía lugar, contemplando tamaño espectáculo, su asombro hubiera rayado en el infinito, y más todavía al conocer que su nombre iba asociado al de unos buques jamás soñados por él, que era utilizado en poderosas empresas y que hasta unas naves aéreas cruzaban el espacio unidas a tan mágico apellido.

La íntima ligazón del nombre de Edward Lloyd con el organismo de hoy da lugar a un frecuente error que, ante todo, conviene deshacer, y éste es el de considerar a nuestro

hombre como fundador de la actual Institución. Nada más lejos de la realidad. Lo que este industrial hizo, quizá apartándose un poco de las rutinas de la época, fué orientar su negocio en forma de que, pasados muchos lustros, las prácticas iniciadas en su establecimiento pudieran llegar a desembocar en el organismo que ha llegado a ser el asombro del mundo. No es el caso de un industrial que crea una fabricación, en escala insignificante, y alcanza, con el tiempo, un desarrollo fantástico en la producción siempre del mismo artículo.

Durante la época de referencia, en los cafés se encontraban unos grandes centros de negocios y las mejores fuentes de información. Regularmente cada uno ellos reunía una clientela que procedía de la misma rama de la industria o del comercio de análogas actividades. Unos se veían frecuentados por negociantes en sedas, otros por los dedicados al comercio marítimo, otros por traficantes de los más variados artículos, desde los cereales y granos hasta las joyas o piedras preciosas, y el emplazamiento en la ciudad guardaba siempre una estrecha relación con el barrio donde residían las principales personas dedicadas al comercio particular de cada caso, costumbre que aún ha perdurado hasta nuestros días.

Por su situación cerca del río, en Tower Street, el Café de Edward Lloyd se vió favorecido por un público dedicado en su mayoría a toda clase de negocios en estrecha relación con el comercio marítimo. Los marinos, al regreso de sus viajes, acudían al café a comentar las incidencias de la navegación, informaban sobre los lugares donde los cargamentos peligraban ante el riesgo de caer en

manos de piratas, se discutía el desarrollo de las guerras que con harta frecuencia se sucedían. En una palabra, unos minutos de permanencia en aquel local permitían adquirir mayores y más fidedignas noticias que cuantas pudieran aparecer durante varias semanas en las publicaciones periódicas de entonces, *London Gazette*, compuesta de una sola hoja, y que constituía en 1685 la representación de toda la prensa de la metrópoli.

El retraso en las comunicaciones, la dificultad para obtenerlas, la falta de corresponsales y otras deficiencias en los correos, daban lugar a que las reuniones en el *Café del Lloyd's* alcanzaran el natural interés de poder escuchar informes de personas llegadas precisamente de aquellos países que la lentitud de los correos hacía parecer más lejanos todavía y con los cuales, a pesar de ello, se traficaba y mantenía un importante intercambio de productos. ¡Cuánta sería la emoción con que un asegurador o cualquier otro interesado aguardaría la noticia de la feliz llegada de un buque donde había comprometido su fortuna, en tiempos en que las expediciones de esta naturaleza se veían rodeadas de una serie de peligros entre los cuales no era el menor la misma naturaleza de aquellas débiles naves! Deteniéndose un momento a pensar cómo se desenvuelve hoy el tráfico marítimo, puede uno hacerse ligera idea de cuanto suponían aquéllas, por todo motivo, arriesgadas aventuras.

Poco o nada se conoce en concreto de los orígenes del *Café de Lloyd's* y de su propietario. En cuanto al primero, una de las

más remotas referencias que se han podido encontrar, la suministra un anuncio publicado por *London Gazette* el 18 de febrero de 1868, con ocasión de un robo de relojes, y en el cual se ofrece un premio de una guinea a cualquier persona que pueda comunicar alguna referencia o pista para el hallazgo «at Mr. Edward Lloyd's Coffee-House in Tower Street». En la misma obscuridad nos encontramos ante la fecha en que tuvo lugar el nacimiento de Edward Lloyd. Los constantes trabajos de investigación para descubrir este dato no han dado el menor resultado y cuanto ha podido averiguarse es que hacia el año 1608 frisaba en los cincuenta años. La misma difusión de este apellido, ya entonces, hace todavía más difícil el encontrar otros antecedentes familiares. La partida de nacimiento de Edward Lloyd ocuparía, sin duda, un preferente lugar entre las numerosas reliquias que la Corporación del *Lloyd's* ha podido ir acumulando de toda su historia.

No eran los aseguradores marítimos quienes menos atención prestaban a las reuniones del *Café Lloyd's* y, por el contrario, por estar estrechamente ligados con los asuntos que allí se ventilaban y comentaban, acudían también a tomar parte activa en el género de vida que se desarrollaba en el local.

Como es bien sabido, en los primeros tiempos del seguro marítimo, y mejor pudiéramos decir al comenzar su auge, éste era llevado a cabo individualmente, por personas que no condensaban en semejante actividad

(Continuará.)

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

DE PESCA

REVISANDO EL COPO.....

Cuando se vuelca el copo, una vez copejado sobre cubierta, el que es pescador y tiene buen sentido de su trabajo, saca enseñanzas verdaderamente prácticas para lo que ha de hacer en lo sucesivo.

El pescado viene vivo, largar al mismo rumbo; muchos espongiarios y relojes, fondo intenso; yerba *milucyos*, piso virgen; pescadilla negra, fango, etcétera.

Pero es que el naturalista, el ictiólogo, teniendo mucho campo de experimentación no les van en zaga el geólogo y aún el historiador.

El Banco Sahárico, en realidad se extiende desde los 29°,05', latitud N. hasta la Agüera o falso Cabo Blanco, hasta, repito, donde comienza el de Arguin. Otros lo hacen comenzar desde el paralelo de los 28° latitud Norte hasta Cabo Blanco del Sur. Creo que llevan razón los primeros.

En dicho Banco, y en el veril de sonda de 100 brazas inglesas hay gran variedad de pisos. El fondo, siendo bastante parejo no es igual.

En él se pueden estudiar los cataclismos geológicos y la fauna ictiológica con perfección, pues los datos están «a la mano» sin gran dispendio: los arrastreros en las trenzas de los aparejos «cantan» lo que hay abajo desde la lava en los 27°,42' latitud N. en 200 brazas inglesas, es decir, entre Sakiet y Canarias, arena variada, predominando la fina que los vientos alisios del Sahara conducen a veces en grandes torbellinos sobre la mar; el fango

en los fondones en los que, en general, así como los que por fuera del veril de algunos «codillos» hay piedras, coral vivo y muerto en sitios de más extremada corriente y finalmente restos de grandes animales antediluvianos.

Este último caso ocurrió hace dos años en los 28°,55' latitud N. en fondo de 125 brazas inglesas (de 1,83 metros como es sabido). Corría una pareja de la matrícula de Vigo, que vende en Cádiz y vino enganchado en la boca una costilla de hueso de unos cuatro metros de longitud con toda la forma de dicho hueso, que había de pertenecer a un animal enorme, con relación al tamaño del hombre. Ese barco y otros luego cogieron huesos desmesurados. Y ello se repite en distintos puntos del Banco Sahárico. Poseo unos datos que brindo al que le interesen estos estudios.

También al Norte verdadero de la farola de Mazağan, en 200 brazas inglesas hay un embarre en un objeto que llega a suspenderse; lo he cogido varias veces en pareja, baca y trawler, dicen que es un aeroplano, otros que un cable submarino. El hecho es que hace mucha fuerza y suelta; pero se asegura que es el esqueleto de un enorme animal del que ya se han recogido numerosos huesos. Sea lo que fuere, ahí queda escrito todo ello a fin de que puedan aprovecharse los naturalistas, los geólogos y los curiosos.

CAPITÁN MIGUEL MORALES ALMIÑANA



Lubrificantes "Atlantic"



(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, ESMAL-
TINA (especial para camarotes), MINIO LÍQUIDO ESPECIAL (no se endurece), PINTURA
ALUMINIO PARA CHIMENEAS (resistente al calor), OBRAMUERTA, BODEGAS y CARBONE-
RAS, CÁMARAS FRIGORÍFICAS, BARNICES PARA YATES Y PUENTES, SECANTES, ETC.

FÁBRICAS Y OFICINAS
San Francisco, 15-17
(HUMEDAL)

GIJÓN

TELÉFONO 33-46
APARTADO 220
Dirección Telegráfica: VEAR

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

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

SOLICITE TARIFAS DE PRECIOS



MARCA

REGISTRADA

Lubrificantes MARYLAND

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

Maryland, S. L.

Plaza 6 de Agosto
(esquina a Pelayo)

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



SECCIÓN DE PESCA



UNA QUINCENA DE TEMPORALES

Así ha sido la últimamente pasada a pesar de la entrada de la primavera; con tanta frecuencia se desarrollaron los temporales durante dicha quincena, que no pudieron trabajar normalmente los pesqueros en la mayoría de los días de la misma, y otros hasta se vieron precisados a permanecer en los puertos.

Las parejas que trabajan en las costas de Irlanda y Francia hubieron también de soportar los malos tiempos, que las impidió calar algunos días. Han regresado a este puerto algunos de los barcos que calaron en aquellas

mares, trayendo capturas sin rendimiento, ya que aparte de un escaso número de cajas las clases de pescado fueron de calidad inferior, con notable escasez de merluza y no mucha pescadilla.

En la Estaca tampoco se hicieron buenas caladas por los motivos antes expuestos, e igualmente ocurrió en estas playas, donde además escasea mucho el pescado, por lo que la mayoría de las parejas se trasladan a otros caladeros.

Rigieron durante la quincena excelentes precios debido a lo reducidas que fueron las capturas.

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

CLASE DE PESCADO	11	12	13	14	16	17	18	19	20	21	23	24	25
Merluza.....	2,29	2,49	2,62	3,50	3,59	2,80	3,00	2,93	2,90	3,39	4,09	4,00	6,18
Pescadilla....	1,45	1,39	1,34	1,49	1,43	1,35	1,48	1,54	1,31	1,41	1,36	1,56	1,52
Besugo.....	1,15	1,00	1,00	1,20	1,19	1,07	1,29	1,39	1,40	1,50	1,81	1,79	1,92
Panchos.....	0,63	0,62	0,57	0,79	0,89	0,59	0,89	0,63	0,86	0,87	0,92	0,89	1,00
Gallos.....	1,33	1,04	1,30	1,00	1,00	1,12	1,00	1,17	1,03	1,25	1,22	0,96	1,31
Congrio.....	1,74	1,84	1,63	1,79	1,90	1,76	2,00	1,72	1,79	1,81	2,00	2,00	2,16
Congria.....	0,84	1,29	0,89	1,28	1,50	1,05	1,50	0,88	1,20	1,38	1,50	1,50	>
Abadejo.....	1,48	1,52	1,29	1,57	1,39	1,20	1,55	1,26	1,39	>	2,00	>	2,42
Barbadas....	0,53	0,69	0,48	0,79	0,70	0,63	0,57	0,58	0,75	0,73	0,77	0,85	0,87
Salmonetes...	4,38	3,00	2,44	3,00	2,50	1,94	2,00	2,36	2,49	2,92	2,75	3,00	3,00
Matute.....	0,39	0,38	0,43	0,36	0,34	0,46	0,33	0,54	0,33	0,44	0,49	0,33	0,60
Pelao.....	0,42	0,34	0,42	0,39	0,40	0,48	0,50	0,49	0,50	0,45	0,42	0,49	0,55
Potas.....	0,36	0,23	0,28	0,31	0,33	0,35	0,41	0,39	0,40	0,37	0,43	0,37	0,60
Chicharros...	0,48	0,30	0,50	0,31	0,34	0,47	0,31	0,54	0,31	0,35	0,39	0,29	>
Almejas.....	1,16	1,16	1,25	1,31	1,09	1,20	1,13	1,12	1,00	1,31	1,19	1,19	1,21
Rubiel.....	>	>	2,36	>	>	>	>	>	5,60	>	3,26	>	>
Rodaballo....	>	>	>	>	>	3,00	>	>	>	>	>	>	>
Lenguados...	>	>	>	>	>	4,00	4,00	>	>	>	>	>	>

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

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 =====				
22 Marzo	12 Abril	R. Alonso R.	5.000	Barcelona.
29 id.	18 id.	V. Ruiz Senen	5.750	Id.
7 Abril.	24 id.	Norte.	5.000	Id.
16 id.	cargando	Arichachu	4.000	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
30 Marzo	16 Abril	José Navia Osorio.	1.650	Cádiz.
3 Abril	20 id.	Mina Carrio	3.900	Valencia.
16 id.	cargando	Ciaño	4.500	Barcelona.
21 id.	esperando	Ita	3.500	Alicante.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
26 Marzo	11 Abril	Castro Alen	2.600	Adra.
5 Abril	17 id.	Abando	2.000	Vallcarca.
9 id.	22 id.	Monchu	2.300	Sevilla.
16 id.	23 id.	Juan Artaza	580	Pasajes.
16 id.	cargando	Maruja y Aurora.	6.500	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
5 Abril	11 Abril	María	400	San Sebastián.
7 id.	13 id.	Pepín	550	Id.
7 id.	13 id.	Astillero	480	Id.
11 id.	16 id.	Marta Junquera	620	Santander.
11 id.	17 id.	Alejandro	400	Zumaya.
11 id.	20 id.	Suevia	400	Vigo.
16 id.	23 id.	José María	400	Pasajes.
11 id.	cargando	Everest	650	Id.
19 id.	esperando	Iturri-Ripa	400	Bilbao.
23 id.	,	San Ireneo	600	Villagarcía.
23 id.	,	Pepín	550	San Sebastián.
23 id.		Marta Junquera	620	Santander.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
10 Abril	11 Abril	Sotón.	1.200	Bilbao.
12 id.	13 id.	Hernani	420	San Sebastián.
16 id.	17 id.	F. L. de Ibarra	4.600	Tarragona.
17 id.	18 id.	Sotón.	1.900	Bilbao.
19 id.	21 id.	Hernani	420	San Sebastián.
19 id.	20 id.	C. de Zubiria.	4.600	Valencia.
20 id.	21 id.	Mina Sorriego	160	Santander.

GIJON

estos puertos desde el 10 al 25 de Abril de 1934

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
2 Abril	13 Abril	Deva	3.000	Barcelona.
2 id.	24 id.	Numa	4.200	Id.
5 id.	19 id.	Urola	6.200	Id.
7 id.	11 id.	María Santiuste	460	Santander.
7 id.	16 id.	Mont Seny	700	Pasajes.
7 id.	16 id.	Caranza	550	Huelva.
7 id.	cargando	Nervión	1.000	Pasajes.
7 id.	13 Abril	Iluntzar-Mendi	3.100	San Feliú de Guixols.
9 id.	18 id.	Ruda	480	Vigo.
10 id.	16 id.	Jesús Antonio	1.500	Málaga.
10 id.	16 id.	Zuloaga	214	Coruña.
10 id.	11 id.	Goya	155	Santander.
10 id.	21 id.	Mina Sorriego	160	Id.
12 id.	16 id.	Sama	1.040	Bilbao.
13 id.	21 id.	Margarita	300	Zumaya.
16 id.	23 id.	Llodio	900	Bilbao.
16 id.	23 id.	José María	100	Pasajes.
16 id.	23 id.	Euzquera	7.000	Bilbao.
18 id.	23 id.	Monte Faro	180	Coruña.
20 id.	24 id.	Jone Miren	180	Zumaya.
20 id.	esperando	Mieres	4.400	Barcelona.
23 id.	"	Mont Seny	840	Pasajes.
23 id.	24 Abril	Aurora	1.020	Bilbao.
23 id.	esperando	Río Miera	1.000	Sevilla.
24 id.	24 Abril	Mina Sorriego	160	Santander.
===== GIJÓN - DARSENA. — F. C. DE LANGREO =====				
30 Marzo	11 Abril	Belarmina	140	Coruña.
3 Abril	11 id.	Begoña 7.	200	San Sebastián.
4 id.	11 id.	Josefa	300	Zumaya.
4 id.	13 id.	Dionisia	260	Bermeo.
5 id.	16 id.	Joven Conchita	220	Coruña.
7 id.	16 id.	Mariavi	360	Santander.
9 id.	20 id.	Amelia	150	Zumaya.
9 id.	19 id.	Ana	275	Pasajes.
11 id.	23 id.	Galicia	320	San Sebastián.
16 id.	24 id.	Airoso	125	Santander.
16 id.	23 id.	Anita	200	Zumaya.
16 id.	24 id.	Lola	230	Bilbao.
17 id.	cargando	San Jorge	250	Id.
17 id.	"	María	380	Pasajes.
18 id.	cargando	Ineschu	180	San Sebastián.
21 id.	esperando	Vito	190	Id.
21 id.	"	Josefa Mari	230	Vigo.
21 id.	"	Zubieta	165	Bermeo.
23 id.	"	Paco García	200	Santander.
23 id.	"	Aller	200	Zumaya.
23 id.	"	Dionisia	260	Bermeo.

A V I L E S

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

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
2.^a decena de Abril.				
3 Abril	11 Abril	Erandio	2.206	Tarragona.
7 id.	11 id.	Mariano Benlliure	148	Jubia.
29 Marzo	11 id.	Ineschu	6	Coruña.
10 Abril	11 id.	Asturias	20	Luarca.
5 id.	11 id.	Peña Rocías	2.532	Alicante.
10 id.	12 id.	Caruso	1.359	Pasajes.
5 id.	12 id.	Ricardo Espinosa.	8	Coruña.
10 id.	13 id.	Mari Dolores.	4.755	Barcelona.
8 id.	13 id.	Luis Adaro	3.271	Sevilla.
9 id.	13 id.	Lolina	375	Zumaya.
11 id.	13 id.	Arnao	146	Requejada.
13 id.	13 id.	Altsu Mendi	14	Bilbao.
9 id.	13 id.	Sac núm. 6	60	Santander.
14 id.	15 id.	Cabo La Plata	197	Ferrol.
6 id.	16 id.	Claudio	1.960	Barcelona.
12 id.	16 id.	Iturri-Ripa	400	Bilbao.
15 id.	16 id.	Río Turia.	40	San Vicente.
15 id.	16 id.	Egesa núm. 3.	20	Id.
11 id.	16 id.	Amada	6	Bilbao.
17 id.	17 id.	Nuevo Manuel	90	Pontevedra.
7 id.	17 id.	Cabaleiro.	75	Dena.
12 id.	17 id.	Luis Vives	8	Coruña.
17 id.	17 id.	Rosita	6	Gijón.
18 id.	18 id.	México	6	Navia.
13 id.	19 id.	Urumea	2.360	Ceuta-Aguilas.
18 id.	19 id.	Arnao	146	Requejada.
19 id.	19 id.	Lolina	416	Pasajes.
14 id.	20 id.	Santiago López	4.022	Sevilla.
19 id.	20 id.	Caruso	1.389	Vigo.
20 id.	20 id.	Landro	135	Betanzos.
TOTAL..			26.176	

Manuel G. Morán

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

San Juan de Nieva (Avilés)

Telegramas
Telefonemas

MORÁN-AVILÉS

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

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

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
2.^a decena de Abril.				
10 Abril	11 Abril	M. de Urquijo	2.521	Bilbao:
10 íd.	11 íd.	Capricho	126	Coruña.
10 íd.	11 íd.	José María	512	Pasajes.
10 íd.	11 íd.	Landro	130	Vivero.
11 íd.	12 íd.	Aurora	977	Bilbao.
9 íd.	12 íd.	Zubieta	155	Coruña.
10 íd.	12 íd.	Vito	194	Pasajes.
11 íd.	13 íd.	San Ireneo	554	Coruña.
9 íd.	13 íd.	Urumea	2.852	Barcelona.
13 íd.	13 íd.	Mont Seny	870	Pasajes.
12 íd.	12 íd.	Jaime Girona.	2.328	Bilbao.
14 íd.	16 íd.	San Eduardo	302	Vigo.
13 íd.	16 íd.	F. R. San Pedro	1.899	Bilbao.
14 íd.	17 íd.	Aurora	785	Id.
17 íd.	18 íd.	El Caudal	1.049	Pasajes.
17 íd.	18 íd.	Jaime Girona.	1.575	Bilbao.
14 íd.	18 íd.	M. de Urquijo.	2.012	Id.
18 íd.	19 íd.	Cementos Rezola	613	San Sebastián.
19 íd.	19 íd.	Aurora	570	Bilbao.
19 íd.	20 íd.	F. R. San Pedro	1.207	Id.
19 íd.	20 íd.	Marzo	896	Alicante.
TOTAL....			22.027	

GRANDES ALMACENES DE EFECTOS NAVALES

DE

ENRIQUE VALDES Y PRIDA

PRECIOS SIN COMPETENCIA

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

TELÉFONO 19

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

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

		1. ^a DECENA	2. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo.- Cargadero del F. C.....	Turno 1. ^o	5.226,14	9.123,20
	Id. 2. ^o	5.863,68	5.709,03
	Id. 3. ^o	4.818,79	5.098,68
	Id. 4. ^o	2.162,44	2.428,59
	Grúas chicas.....	475,11	466,28
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.....	Cargaderos.....	20.662,58	26.960,27
	Grúas chicas.....	2.682,70	6.363,94
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C.	Cargaderos.....	20.024,93	2.414,93
	Muelles.....	391,00	385,00
Totales en las dos decenas.....		43.761,21	58.949,92
AVILÉS.....		20.566,00	26.176,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA.....		17.332,00	23.027,00

S.A. FABRICA DE MIERES

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

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

Dirección telegráfica: **FÁBRICA-MIERES**

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

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



INFORMACIONES VARIAS



EL DIRECTOR DE LA JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO :::

El día 20 del pasado abril tomó posesión de su cargo el Ingeniero-Director de la Junta de Obras del Puerto de Gijón, para el que había sido nombrado recientemente, D. José de la Peña Gavilán, que sustituye al anterior Director D. Francisco Durán.

El día anterior había llegado a Gijón procedente del Ferrol.

Deseamos al nuevo Director de la Junta de Obras aciertos en el desempeño de su importante cargo, por lo que ello ha beneficiar al puerto de Gijón.

EL VAPOR «VERGE DEL CARME»

En nuestro número del 1.º de abril último dimos la noticia de que el vapor «Verge del Carme» había sido adquirido a D. José Illueca por D. José María Candina, y hoy, mejor enterados, hemos de aclarar que fué adquirido en pública subasta celebrada en Huelva por la Naviera Candina, Sociedad Limitada, de la que es Director-Gerente D. José María Candina.

Hacemos constar esta aclaración a fin de evitar torcidas interpretaciones.

SOBRE LA REVALORIZA- CIÓN DE LOS MENUDOS

El día 28 de Abril tuvo lugar en el paraninfo de la Universidad de Oviedo la primera conferencia del ciclo organizado por las Asociaciones de Ingenieros de Minas e Industriales del Norte y Noroeste de España acerca de la «Revalorización de carbones menudos de Asturias», estando a cargo de D. José Somonte, distinguido ingeniero industrial que desarrolló el tema con gran competencia.

Apremios de tiempo y espacio nos impiden ser más extensos en la reseña de esta conferencia.

LOS TRABAJADORES DE CARGA Y DESCARGA :::

La «Gaceta» del 19 de abril ha publicado un decreto del Ministerio de Trabajo relativo a la protección de los trabajadores en la carga y descarga de los buques contra los accidentes, adoptado en la Conferencia Internacional del Trabajo, y que se refiere exclusivamente a garantizar la vida de los obreros ocupados en las faenas antes indicadas.

El decreto en cuestión es muy extenso, conteniendo 25 artículos con varios apartados.

EL TONELAJE SUECO AMARRADO

Hubo una pequeña reducción en el tonelaje sueco amarrado, durante marzo. Según las estadísticas copiladas por la Asociación de Navieros de Suecia, había 273 buques, por 508.000 tons. peso muerto, en 1.º de abril, comparadas con 354 y 553, cifras respectivas al mes anterior. En 1.º de abril de 1933, había 264 buques, por 556.000 tons. amarrados. La reducción se debe en gran parte a la venta de buques al extranjero. En 1.º de marzo y 1.º de abril, ha habido una mejoría en todos los grupos, excepto el de 2.000 a 3.000 tons. La mejoría en la posición de los tankers se refleja sobre todo en las cifras de los buques mayores.

PÉRDIDAS DE TONELAJE

El «Bureau Veritas» acaba de publicar su Lista de los Accidentes Marítimos registrados en el mes de febrero. Los datos que señalan la eliminación en el registro de los nombres de 65 vapores, 3 motonaves—auxiliares incluso—y 3 buques de vela. Las razones de esta eliminación fueron las siguientes:

Vapores: Desguazados, 41; encallados, 7; por colisión, 5; hundidos, 8; perdidos, 4. Motonaves (incluso auxiliares): Desguazados,

1; por colisión, 1; perdidos, 1. Buques de vela: Desguazados, 1; encallados, 1; hundidos, 1.

La nacionalidad a que todos estos buques pertenecían era:

Vapores: norteamericanos, 3; belgas, 1; ingleses, 26; chino, 1; cubano, 1; danés, 1; holandés, 1; egipcio, 1; franceses, 9; alemanes, 2; griegos, 5; japoneses, 2; noruegos, 4; ruso, 1; españoles, 4; suecos, 2. Motonaves (incluso auxiliares): Inglés, 1; francés, 1; italia-

no, 1. Veleros: Norteamericano, 1; letón, 1; sueco, 1.

Buques desguazados.—Los 41 buques que aparecen como desguazados durante febrero, representan un tonelaje grueso de 148.009 tons. En el total se comprenden 19 vapores ingleses, por 59.320 tons. grueso; 9 franceses, 57.208; 3 griegos, 11.840; 4 españoles, 3.649; 1 belga, 4.146; 1 chino, 4.644; 1 egipcio, 608; 1 holandés, 4.302, y 1 sueco, 1.173.

Vda. e Hijos de ARREGUI

DURANGO

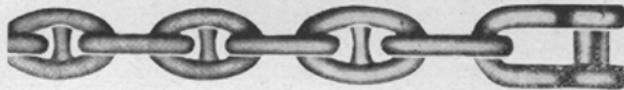
Equipos completos de ANCLAS y CADENAS para BUQUES - Unico Probadero de Anclas y Cadenas autoriza-



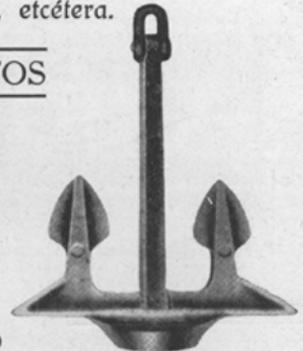
(Vizcaya)

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 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 - Explotación - Saqueo - Pillaje, etc., etc.

Representantes en Gijón (Asturias):

LUIS DEL CAMPO VALDÉS-HEVIA



CLAUDIO FERNANDEZ y FERNANDEZ

COMISARIATO DE AVERIAS

Oficina: Libertad; 49



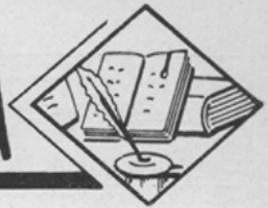
Teléfono 2938



Particular 1496



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



PROHIBIENDO LA PESCA DE
ARRASTRE EN LAS FECHAS
Y ZONAS QUE SE INDICAN

Ilmo. Sr.: Terminado en 30 del corriente la pesca con artes de arrastre remolcados.

Este Ministerio, de acuerdo con lo propuesto por la Subsecretaría de la Marina civil, ha tenido a bien disponer lo siguiente:

Desde 1.º de Mayo hasta 30 de Septiembre, ambos inclusive, del año en curso, la pesca con artes de arrastre remolcados estará prohibida en las zonas que a continuación se expresan para la región noroeste y cantábrica.

Región Noroeste

Queda vedada la pesca:

Desde desembocadura Miño hasta E/O Faro Cabo Silleiro, en fondos menores de 105 metros.

Desde E/O Faro Cabo Silleiro a E/O Faro Sálvora, en fondos menores de 120 metros.

Desde E/O Faro Sálvora a E/O Monte Louro, en fondos menores de 100 metros.

Desde E/O Monte Louro a NE/SO Faro Finisterre, en fondos menores de 120 metros.

Desde NE/SO

Faro Finisterre a N/S Faro Sisargás, en fondos menores de 145 metros.

Desde N/S Faro Sisargás a N/S Cayón, en fondos menores de 125 metros.

Desde N/S Cayón a E/O Faro Cabo Prior, en fondos menores de 110 metros.

Desde E/O Faro Cabo Prior hasta enfilación de Cabo Prior con Cabo Prioriño, en fondos menores de 145 metros.

Desde enfilación Cabo Prior con Cabo Prioriño hasta N/S Punta Limo (Cabo Ortegál), en fondos menores de 120 metros.

Desde N/S Punta Limo (Cabo Ortegál) hasta NE/SO Faro San Ciprián, en fondos

menores de 135 m.

Desde NE/SO Faro San Ciprián hasta NE/SO Faro Orrio, en fondos menores de 115 m.

Región Cantábrica

Queda vedada la pesca:

Desde NE/SO Faro Orrio hasta NE/SO Faro Gijón, en fondos menores de 100 m.

Desde NE/SO Faro Gijón hasta N/S Faro Suances, en fondos menores de 130 metros.

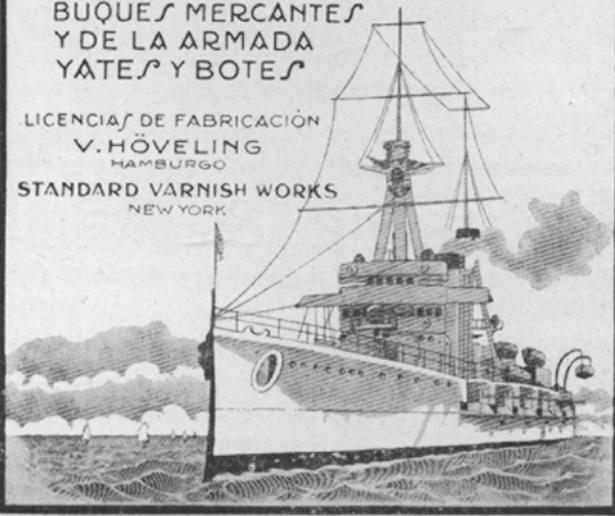
Desde N/S Faro Suances hasta el Bidasoa, a distancias menores de seis millas de la tierra más próxima.

Madrid, 17 de Abril de 1934.

Muñuzuri, Lefranc
Ripolin. S.A. APARTADO 49 BILBAO

PINTURAS
SUBMARINAS,
INDUSTRIALES y
DECORATIVAS
PARA
ASTILLEROS
BUQUES MERCANTES
Y DE LA ARMADA
YATES Y BOTES

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

DISPONIENDO SE CONSIDEREN VÁLIDAS LAS PRÁCTICAS EFECTUADAS EN BUQUES EXTRANJEROS PARA MAQUINISTAS NAVALES :-:

Ilmo. Sr.: No existiendo en la legislación vigente prescripción alguna que taxativamente reconozca validez a las prácticas efectuadas en buques extranjeros por los profesionales de las distintas clases de Maquinistas navales, y aun

cuando el Reglamento vigente no se opone a la referida validez,

Este Ministerio, de acuerdo con lo propuesto por esa Subsecretaría, ha tenido a bien disponer que, en analogía con lo dispuesto en el artículo 28 del Reglamento de Capitanes y Pilotos de 12 de Mayo de 1919, se consideren válidas las prácticas de referencia, las cuales se acreditarán con análogos requisitos a los señalados en el artículo antes mencionado.

Madrid, 9 de Abril de 1934.

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



Y TIPOS. MONOPOLIO

CANIVELL Y FERNÁNDEZ LTDA.

TIPOS ESPECIALES PARA MOTORES
Y MÁQUINAS MARINAS

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

GIJON

Baquera, Kusche & Martín, S. A.

(Casa fundada en 1847)

Consignatarios de Buques - Agentes de Aduanas y Transitarios
Casa central en Málaga - Sucursales en:
Alicante - Barcelona - Cádiz - Ceuta - Córdoba - Madrid - Palma de Mallorca - Port-Bou - Sevilla y Valencia.

Dirección { telegráfica } BAKUMAR
 { telefónica }

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

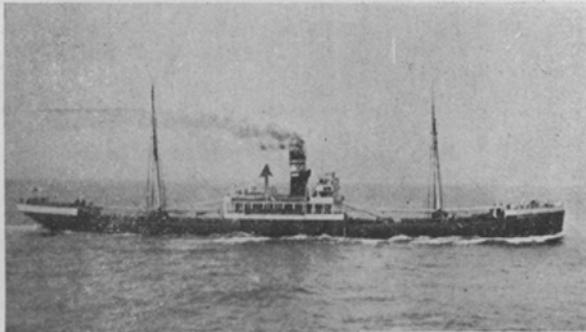
FLETAMENTOS :: COMPRA-VENTA DE BUQUES

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

JOSÉ SÁNCHEZ DEL BUSTO

EXPLORACION DE CARBONES

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

TELEFONO 20-91

Pi y Margall, 35 - 1.º

GIJON

REEM suministrará a Vd. el tipo apropiado de aceite o grasa que precise 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 Katin, Mogador Sim a Porras, etc.—**PLANO DE PESCA F.**—Desde Mogador a Ghir con los pesqueros de Sim, Sin Tierra, Mar de N. W. Tefelnech, Oficina, Cabezas, Leonor, Viñeta, Cabeza del Cabo, etc.—**PLANO DE PESCA G.**—Desde Ghir a Juby (28 o N.) con los pesqueros de los 60 brazos. Ghir, Cabeza del Cobo, Mar de los Calanes, los 100 brazos, Carretera, Santa Cruz, las 30 Millas, Río Mesa, Agula, Fogo, Hill, Nun, La Curva, Juby y Banco la Concepción.—**PLANO DE PESCA Ha.**—Contiene las Islas Terceras y la situación de un Banco de pesca abundantísima.—**PLANO DE PESCA I.**—De Juby a Cabo Blanco del Sur con los pesqueros de los Matillos, Sakiet, Bojabor, Barreras, Franceses, Peña Grande, Barbas, Río de Oro. Agüera, etc.

Para pedidos dirigirse a

Doña VICTORIA SANTANA GUIJARRO
SAN VICENTE RASPEIG—(ALICANTE)

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.

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

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 :-: HIERRROS 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

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

VAPORES:
Caruso... 1,350 Tons. } Aida..... 350 Tons.
Lolina... 400 } Margarita 270 }
Africana.. 150 }

ELECTRO-SOLDADORA ASTURIANA

Director: D. PEDRO SABANDO

SOLDADURA ELÉCTRICA

Realiza rápida y económicamente las más difíciles 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

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

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 Consignatario 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^o de New-Orleans, LA.

(Servicio regular entre los puertos del Golfo y España)

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

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

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

GIJÓN

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-I.^o

Apartado 71 - Teléfono 18-00

C.^{ía} 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% de la flota mundial emplea esta patente.

«NAVY BRAND».—Composición muy fuerte para el mismo uso y adecuada para navegaciones entre puertos 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 FORESHINE».—Pintura para costados de buques.

«DAMPOLINA» «LAGOLINE». Esmalte «SUNLIGTH».

«UNION JEWELRY» «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» (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 MAS BARATAS.

Oficinas:
Bañez de Bilbao &
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