



# EFFECTOS NAVALES Y LUBRICANTES MONASTERIO (S. A.)

ALMACENISTAS DE EFFECTOS NAVALES

IMPORTADORES DE ACEITES  
Y GRASAS LUBRIFICANTES

Lubrificantes MONASTERIO Marca (Registrada)

Telegramas y Telefonemas: MONASTERIO

TELÉFONO 27-00 — APARTADO N.º 60

Marqués de San Esteban, n.º 22

GIJON

APARTADO 90

TELÉFONO 24-00

## A. PAQUET

TELEG } PAQUET  
TELEF } PAQUET

CONSIGNATARIO

MUELLE, 2-4-6 - GIJÓN

AGENTE DE ADUANAS

Compañía Trasmediterránea

C.º G.º Transatlantique

PENÍNSULA - AFRICA - CANARIAS

CUBA - MÉJICO - ESTADOS UNIDOS

AGENCIA CONSULAR DE FRANCIA

“SHELL”

“FLINTKOTE”

LUBRIFICANTES Y ASFALTOS

ANTICORROSIVO - IMPERMEABILIZANTE - AISLANTE

EMULSIONES “COMPAS” ASFÁLTICAS

# LISBOA PORTUGAL

## MANUEL LLORET Y BOU

Praça Duque da Terceira, 25-26-27

CONSIGNATARIO de BUQUES (Unico Consignatario español en Portugal)

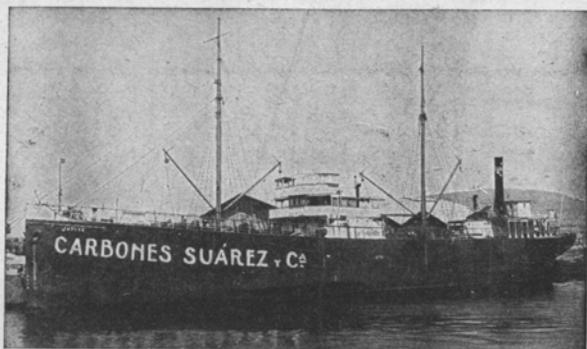
Agente de la Compañía Transatlántica-Barcelona

Telegramas: “LLORET” - Teléfono 26447 - Apartado 332

## “ASTURIAS MARÍTIMA”

### TARIFA DE ANUNCIOS POR INSERCIÓN

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



## SUAREZ Y C.<sup>IA</sup> 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 <sup>gramas</sup> <sub>fonemas</sub> } SUARECES

## José Pérez Fernández

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

Teléfono núm. 39

Apartado núm. 20

Telefonemas: PEREZ FERNANDEZ

Vilagarcía de Arosa

Telegramas: 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»

# FILATURAS VALENCIANAS REDÓN, S. A.

Fábrica en Paterna. - Teléfono 22

Valencia, Ruiz de Lihory, 7. - Teléfono 15453

Fabricación especial—con patente de  
invención y procedimiento exclusivo  
de elaboración—de HILOS DE CÁ-  
ÑAMO BLINDADOS con la total inte-  
gridad y largo de fibras, PARA LA  
CONFECCIÓN DE TODA CLASE DE  
ARTES DE PESCA



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

Piolas, Palangres, Trasmallos, Son-  
das, Trenzas, Malletas, etc., etcétera.

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



# "EL ÁNCORA"

## EFECTOS NAVALES

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

ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

**GIJÓN**  
MUELLE, 30

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

### 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

### DERECHO MARITIMO

Principios generales, y legislación mercantil, administrativa e internacional por

F. Fariña.-Auditor de la Armada

T. Olondo.-Subinspector de la Marina Civil

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

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

Los pedidos a **D. Timoteo Olondo**

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

# ANTONIO T. VEGA

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 84 ♦ 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.<sup>a</sup>**

≡ 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  
 Gijón, Musel, Avilés y San Esteban de Pravia**



AÑO V

GIJÓN 1.º DE NOVIEMBRE DE 1934

NÚM. 96

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

CONTINUAMOS NUESTRA LABOR

## El cuarto aniversario de esta Revista

Cúmplese hoy el cuarto aniversario de la aparición de *ASTURIAS MARÍTIMA*, Revista que nació con la aspiración de llenar un vacío que se dejaba sentir en nuestra región, cuyos intereses marítimos e industriales son tan extensos y se hallaban entonces huérfanos de una especial atención. Hemos tenido la satisfacción de oír de labios autorizados que nuestra Revista está atenta en todo momento ante las vicisitudes que atraviesan los citados intereses, alentando iniciativas, combatiendo pasividades y exponiendo ideas en la defensa de nuestra navegación y nuestra industria carbonera, base de toda la economía asturiana.

**Por las causas de todos conocidas, o sea, la huelga general revolucionaria, que comenzó el día 5 de octubre y duró hasta el 15, no nos ha sido posible publicar el número de esta Revista que correspondía a la fecha últimamente citada. A los lectores les rogamos nos perdonen, teniendo en cuenta el que se trata de causas ajenas a nuestra voluntad.**

Sin vanidad, pero con consciencia del deber cumplido, el deber y la obligación que nos hemos impuesto, tenemos que declarar que *ASTURIAS MARÍTIMA* fué en todo momento el defensor de los intereses marítimos y huérfanos nacionales y, principalmente, los de nuestra región, no persiguiendo con esto ningún lucro para nosotros, pues románticos de un ideal hondamente sentido, no obramos por impulsos de intereses materiales, sino pensando en nuestras propias fuerzas y ambicionando la prosperidad y grandeza de esta amada región.

Hemos de confesar que el camino a recorrer es áspero y está lleno de obstáculos y

dificultades, cosas que no se nos ocultaban al empezar nuestra labor, pero que se nos hicieron más patentes al ponernos en contacto con la realidad, y que a veces parecen insuperables porque rebasan nuestras posibilidades económicas, mas ello no entibia en lo más mínimo nuestro entusiasmo, antes al contrario, fortalece el ardor que nos impulsó a emprender esta obra, que como todo ideal hondamente sentido y servido tiene que producir a la larga sus frutos.

Porque Asturias es una región de recursos naturales inagotables y solo necesita una buena orientación en su industria y en el fomento de sus fuentes de riqueza para que la prosperidad se presente a flote. Ello quiere decir que el día que una acertada dirección concierte todos los elementos de la producción, ajustándolos a la realidad, será cuando empiece el verdadero progreso de nuestra región, cuya economía se ve hoy constreñida a muy estrechos límites.

Por tal razón, nosotros nos hemos impuesto este apostolado, de alentar a unos, para que salgan de la atonía en que viven, estimular a los tímidos y mantener en todos la fe viva en el ideal de una patria grande y una Asturias próspera y fecunda por sus actividades, ya que en nosotros residen las materias

primas del inmenso edificio de su grandeza que puede ser levantado si todos aportamos algo a la obra común.

Coincide el cuarto aniversario de esta Revista con fecha que quedará grabada en la Historia Nacional y especialmente en el recuerdo de todos los asturianos, ya que están latentes los pasados sucesos revolucionarios que han conmovido a nuestro país, llevando esta región la peor parte. Esto hará que si bien hasta ahora pusimos nuestros esfuerzos por la prosperidad de Asturias, en adelante, contribuyamos con la más abnegada voluntad y, sin cesar un momento, laboremos para que su completo resurgimiento no se haga esperar.

Todos los asturianos debemos hacer de estos propósitos nuestra bandera, y ASTURIAS MARÍTIMA trabajará con el mayor tesón hasta verlos convertidos en realidad, puesto que no dudamos deje de prestárenos la asistencia necesaria a fin de continuar la labor emprendida, hasta llegar a la meta.

En tal forma, serán muchos los aniversarios que celebremos y con ello nuestros esfuerzos quedarán recompensados, que es solo el honor al cual aspiramos.

**ESTE NÚMERO HA SIDO VISADO POR LA CENSURA**

## 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 —		

## El nuevo Ministro de Industria y Comercio

En el Gobierno formado por D. Alejandro Lerroux el día 4 de octubre pasado ha sido designado para la Cartera de Industria y Comercio el diputado a Cortes por Tenerife don Andrés Orozco, personalidad de relieve indiscutible en la política nacional y que tiene bien acreditadas sus dotes de competencia en distintas disciplinas.

La designación del señor Orozco para la cartera citada abre el pecho a la esperanza, especialmente en estos momentos en que nuestra región acaba de pasar por una conmoción tan grande, en la que la industria en general ha sufrido daños inmensos y especialmente la hullera cuya situación no puede ser más apurada, ya que vienen a unirse a la grave crisis que venía padeciendo, los pasados sucesos revolucionarios.

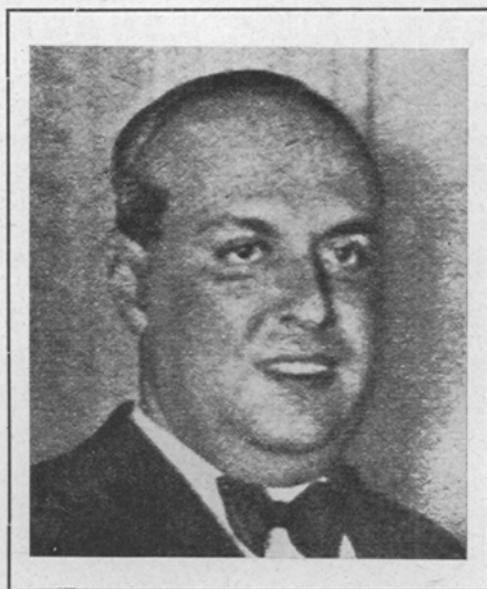
La situación no puede presentarse más desoladora para los asturianos en los actuales momentos y por ello se precisa de hombres de Gobierno que sepan poner los grandes re-

ursos del Estado al servicio de la industria y de la economía nacional, puesto que al fin y al cabo ello conduce a producir un bien general. Confiamos en la inteligencia y altas dotes del

Sr. Orozco para que bajo su dirección el Ministerio de Industria sepa orientar sus esfuerzos en la forma más acertada al fin que se apetece y en bien de los grandes intereses hoy tan seriamente comprometidos, contribuyendo con todo su esfuerzo a resolver el ruinoso estado de la cuenca hullera asturiana y el difícil desenvolvimiento de la navegación, que

atraviesa también por momentos precarios.

Nuestra confianza se funda en las altas dotes de inteligencia y laboriosidad que adornan al Sr. Orozco y que sin duda han sido las que le han llevado a ocupar Ministerio tan importante, en el que, de tener el acierto que todos apeteecemos, habrá de marcar una huella bien profunda, destacando su personalidad de modo bien definido en bien de los intereses de Asturias y de España en general.



# CASIMIRO VELASCO

Telegramas y Telefonemas: **CASIMIRO**

Apartado núm. 67

**GIJON**

Teléfono 32-00

AGENTES DE LAS LÍNEAS DE NAVEGACIÓN:

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

## 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.<sup>o</sup>

Teléfono 18315

Telegramas: "CASMIR"



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

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

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

TELÉFONO núm. 20

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

**TALLERES DEL ASTILLERO**  
 SOCIEDAD ANÓNIMA  
 ASTILLERO (Santander)

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

Como reseñamos en nuestro último número, la segunda quincena de setiembre fué de considerable escasez de órdenes de fletamento y abundante tonelaje disponible. Pues bien, la reducida actividad de este mercado es ahora, con motivo de los sucesos revolucionarios acaecidos en Asturias durante el pasado mes, de franca paralización.

La única esperanza que había de una posible reanimación con la llegada de los primeros fríos, que intensificaría el pedido de carbones, ha quedado desvanecida después de la pasada huelga general, ya que si bien está sofocado el movimiento, todavía no se han normalizado los trabajos en muchas de las industrias y, lo que es peor, las explotaciones hulleras posiblemente no empezarán hasta primeros de año.

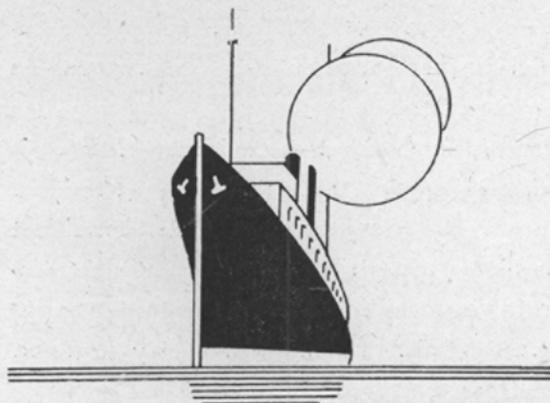
Hasta entonces serán reducidos los buques que puedan encontrar constante colocación, puesto que los viajes que se presenten a efectuar con carbones almacenados en las plazas de las minas, cuya salida se procederá a efectuar en breve, serán en su mayoría, como es natural, reservado para los barcos propiedad de las empresas hulleras. De ahí que el tonelaje amarrado a principios de verano tenga que continuar en la misma situación por bastante tiempo y no será tampoco difícil que se vean obligados algunos armadores más a adoptar esta resolución, ante la carencia de fletes.

En los últimos días del mes se han presentado algunas órdenes, pocas por cierto, y además imposibles de considerar por los armadores, pues se trata de viajes a cargar por los turnos y para cuando las empresas mineras

empiecen los cargues en procedencia de las existencias de que disponen; como aún no se ha determinado la fecha de ésto, sería muy aventurado comprometer fletamentos sin un posible cálculo del tiempo a invertir en el viaje que, por otra parte, se hace a base de tipos de fletes semejantes a los que antes regían, y esto daría lugar a una espera indefinida, como es la que sufren los buques actualmente sometidos a los turnos, algunos de los cuales llevan más de un mes en puerto y otros han salido sin poder completar sus cargamentos.

Al estar paralizadas las explotaciones hulleras, tampoco existen viajes con madera para minas, principal elemento para los retornos de los buques que se quieren situar en Asturias. Hay algunas ofertas para transporte de sal con destino a Galicia y puertos del Cantábrico; pero la idea de flete que proponen para estos viajes continúa siendo a tipos reducidos.

Grandes dificultades, pues, tendrán que sortear los armadores que acuden con sus barcos a este mercado, mientras no se normalice el desenvolvimiento de la industria hullera.



# DOS ESTADÍSTICAS NAVALES

—10—

## LOS MEJORES BUQUES DEL MUNDO

He aquí una lista de los nombres, tonelaje grueso y fechas de construcción de los liners del Atlántico, capaces de desarrollar más de 18 nudos de velocidad.

*Inglaterra.* — «Mauretania» (1907) 30.696 tons.; «Olympic» (1911) 46.439 tons.; «Berengetria» (1912) 52.101; «Aquitania» (1914) 45.647 tons.; «Majestic» (Ex «Bismarck») (1921) 56.599 tons.; «Homeric» (Ex «German») (1922) 34.351 tons.; «Britanic» (1930) 26.943 tons.; «Georgic» (1932) 27.759 tons., y el «Queen Mary» (1934) 73.000 tons. Total, 9 buques y 393.535 tons.

*Alemania.* — «Colombus» (1922) 32.565 tons.; «Albert Ballin» (1923) 21.131 tons.; «Deutschland» (1923) 21.046 tons.; «Hamburg» (1926) 22.117 tons.; «New York» (1927) 21.867 tons.; «Europa» (1928) 49 mil 746 tons.; «Bremen» (1929) 51.656 tons. Total, 7 buques y 220.128 tons.

*Francia.* — «France» (1912) 23.769 tons.; «Paris» (1921) 34.569 tons.; «Ile de France» (1926) 43.450 tons.; «Champlain» (1932) 28.124 tons.; «Normandie» (1934) 79.280 tons. Total, 5 buques y 209.192 tons.

*Italia.* — «Roma» (1926) 32.583 toneladas; «Rex» (1932) 51.062 tons.; «Conte de Savoia» (1932) 48.502 tons. Total, 3 buques y 132.147 tons.

*Estados Unidos.* — «Leviathan» (Ex «Vaterland») (1914) 48.493 tons.; «President Roosevelt» (1921) 13.869 tons.; «President Harding» (1921) 13.869 tons.; «Manhattam» (1932) 24.289 tons.; «Washington» (1933) 24.289 tons. Total, 5 buques y 125.259 toneladas.

## PÉRDIDAS DE TONELAJE

La lista de los accidentes marítimos registrados en agosto, acaba de publicarse por el Bureau Veritas. Según ella, han sido eliminados del Registro 52 vapores además de 10 motonaves (auxiliares incluso) y tres buques de vela, por estas causas:

Vapores: naufragados, 3; colisión, 1; incendiados, 1; hundidos, 5; abandonados, 1; desguazados, 40; convertidos, 1.

Motonaves y veleros auxiliares dotados de motor: naufragados, 2; incendiados, 1; hundidos, 2; desaparecidos, 1; desguazados, 4.

Veleros: naufragados, 2; desguazados, 1.

La nacionalidad de estos buques era la siguiente:

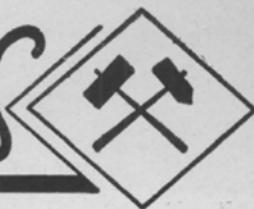
Vapores: yanquis, 5; ingleses, 14; chino, 1; holandés, 1; franceses, 3; alemanes, 2; griegos, 3; italiano, 1; japonés, 4; letones, 2; noruego, 1; panameños, 2; españoles, 5; suecos, 6; turco, 1; yugoeslavo, 1.

Motonaves y auxiliares: yanquis, 2; ingleses, 4; japoneses, 2; noruego, 1; ruso, 1. Veleros: americano, 1; inglés, 1; portugués, 1.

Los 40 vapores desguazados tenían un tonelaje grueso de 142.272 tons. que se descomponen así: 10 vapores ingleses, 51.709 tons.; 6 suecos, 3.148; 4 yanquis, 14.733; 3 españoles, 5.355; 3 griegos, 11.491; 3 japoneses, 19.785; 2 alemanes, 8.492; 2 franceses 8.388; 2 panameños, 10.318; y uno de cada, holandés, 322; italiano, 945; letón, 2.671; noruego, 4.090; y yugoeslavo, 186 toneladas. Las cuatro motonaves desguazadas eran: 2 inglesas, 1.195 tons. grueso y 2 japonesas, 412 tons.; el velero demolido era de nacionalidad americana, con 496 tons.



# MERCADO DE CARBONES



Para la industria hullera asturiana ha sido un rudo golpe la huelga revolucionaria declarada el mes de octubre pasado, fecha desde la cual se encuentran todas las minas paralizadas, sin que todavía pueda anticiparse ninguna noticia sobre cuándo habrán de reanudarse los trabajos.

Por el momento, la impresión dominante es que las empresas hulleras atenderán los pedidos que se les haga, con las existencias depositadas, de las que tienen bastantes y compuesta, por cierto, de carbones de todas clases, aunque la cantidad más considerable es de menudos. Se cree que con estas existencias podrán atender los requerimientos de casi dos meses, sin dar lugar a que las industrias consumidoras se vean precisadas a acudir al extranjero para proveerse de carbones. De esta forma también se conseguirá el descongestionamiento de los depósitos.

De la vuelta al trabajo es prematuro anticipar algo en estos momentos, en los cuales aún está la cuenca minera de Asturias bajo los efectos producidos por la pasada revolución. Hay, sin embargo, una nota optimista que

despeja los temores que en un principio existían, y es ésta que, parece ser, no han sufrido daños de importancia las minas, puesto que en su mayoría fueron conservadas; por ello, una vez que se acuerde la reanudación de los trabajos, podrán comenzar la explotación pocos días después.

Desde luego, antes de nada se hará una escrupulosa selección del personal y se espera también que el Gobierno establezca allí las debidas seguridades para no dar lugar a la repetición de los tristes sucesos que se acaban de presenciar.

En estos días los embarques de carbón están limitados a las existencias depositadas en los puertos, por lo que son contados los buques que se cargan; tan es así que algunos de éstos hace más de un mes que se encuentran en puerto sometidos a los turnos, sin poderse aún precisar cuando serán cargados. Se confía, sin embargo, en que no tarden en normalizarse los embarques, dando a este fin, en próxima fecha, comienzo los cargues de los carbones que tienen las minas en sus plazas.

## 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

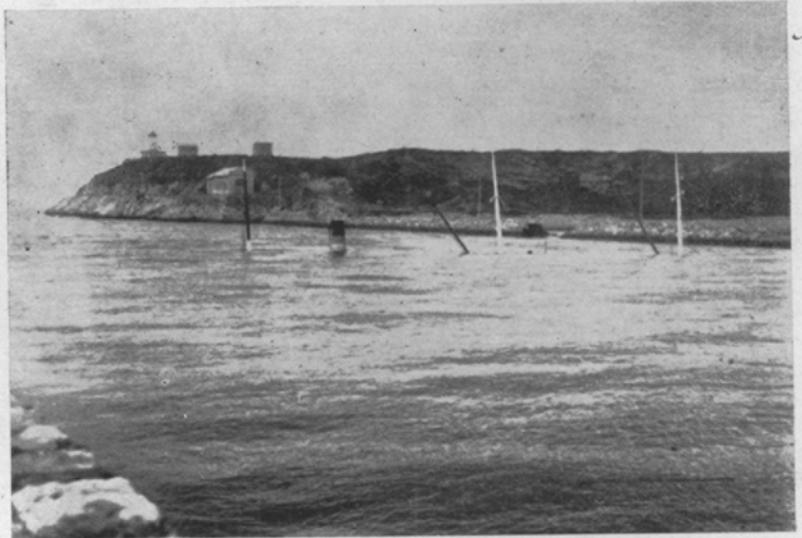
# Hay que trabajar por salvar a Asturias

Escribimos estas líneas aún bajo la dolorosa impresión producida al comprobar las víctimas y daños que ha ocasionado en nuestra nación la huelga revolucionaria declarada el día cinco del pasado mes, en cuya contienda ha sufrido Asturias quebrantos de gran consideración, por estar aquí el foco principal del movimiento.

En nuestra memoria perdurará mientras vivamos el trágico recuerdo de la lucha, y para aquellos que amamos a Asturias con todo el ardor del corazón, habrá de transcurrir todavía mucho tiempo antes de que templemos los nervios y cese el dolor producido al contemplar la magnitud de la catástrofe que ha assolado a esta querida región.

Oviedo, la noble y acogedora capital de Asturias, ha sido la población más castigada en esta contienda y hoy presenta el lamentable aspecto de un pueblo devastado por una cruenta guerra. Unos setenta edificios han quedado reducidos a un verdadero montón de escombros, entre ellos su Universidad y el Instituto; muchos comercios saqueados, industriales en completa ruina y valiosas joyas artísticas desaparecidas o destruidas. Esta es la dolorosa visión que ofrece Oviedo, nuestra capital, víctima de las hordas revolucionarias que nada han respetado.

La sangre ha corrido en abundancia por el suelo asturiano, vistiendo luto muchas familias por la pérdida de sus deudos más queridos. Y en bastantes hogares, el tético semblante del hambre no tardará en traspasar sus umbrales, si es que ya no lo ha hecho. Hambre



El vapor "Agadir" hundido a la entrada del puerto de Avilés por los revolucionarios.

padecerán los innumerables huérfanos que ha hecho esta revolución; la padecerán también aquellos que ven hoy convertido en informe montón de escombros sus comercios, y no menos los obreros, los miles de obreros asturianos, que se encuentran en paro.

Si la situación económica de Asturias era ya antes muy crítica, por la crisis general que especialmente pesaba sobre la industria hulleira, una de sus principales riquezas, después de los pasados sucesos el porvenir no puede pre-

sentarse más preñado de amenazas para nuestra región, que atraviesa hoy por el más duro trance que conociera. El pasado movimiento revolucionario ha desbaratado todas las actividades y abocado a una completa ruina a Asturias, a la que costará mucho tiempo volver a la normalidad y aun más a equilibrar su economía, la magnífica economía astur de otros tiempos.

Los Poderes Públicos han prometido acudir en su auxilio y éste debe ser inmediato y eficaz para contrarrestar en lo posible la triste y difícil situación de Asturias, víctima sacrificada en la pasada revolución, por lo que nada más justo que llevar a efecto la indemnización de sus daños, apoyando todo el país esta petición de auxilio.

Y hoy, ya sofocada la rebelión, al acercarse la hora de hacer justicia, no podemos menos de condenar el movimiento y a los dirigentes del mismo, que han llevado a la masa obrera por erróneos caminos, agotando con su lucha devastadora las fuentes de trabajo. Por eso la justicia ha de hacerse al tenor de los sucesos ocurridos y con toda entereza, *justicia inexorable, aunque sin ensañamiento*, pero sí castigando con el debido rigor a aquellos que fueron los causantes de que Asturias se encuentre en trance tan apurado. Justicia ejemplar para que sirva de escarmiento a aquellos que sin reparar en los medios buscan el logro de sus egoísmos, con hechos punibles que han llevado a la miseria a la región más industrial y próspera de España.

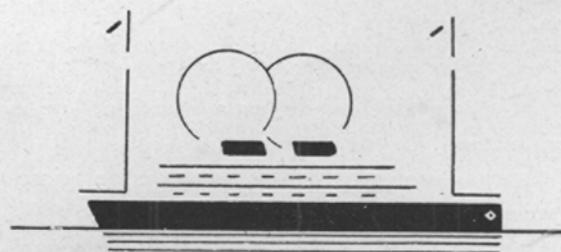
Así lo piden los numerosos deudos de las víctimas ocasionadas en esta catástrofe y este es también el deseo de las gentes de orden y de la verdadera clase trabajadora, que ha de soportar las vicisitudes propias de una revolución sangrienta y demoledora.

Difíciles días se aproximan para Asturias, si el Gobierno no pone los medios precisos para remediar los males que padece, que por cierto son de una cuantía incalculable. Ahora más que nunca es cuando se necesita del apoyo nacional para salvar de la ruina de una región que se ha sacrificado por el bien de todo el país en general.

Zozobra y angustia nos da el panorama de dolor que presenta Asturias con sus principales industrias destruidas, unas, y paralizadas, otras. Y hondamente nos preocupa su porvenir tenebroso, que todos estamos obligados a despejar, uniéndonos como un solo hombre a tal fin.

Pero no hay que desalentar por la catástrofe sufrida, sino que debemos imponernos al dolor y atacar con nuevos bríos la reconstrucción económica de Asturias.

S. C.



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

# Reglamento orgánico de Sanidad Exterior

La «Gaceta» del 18 de octubre último publica el Reglamento orgánico de Sanidad Exterior, aprobado por disposición del Ministerio de Trabajo, y del que copiamos a continuación lo que creemos de más interés para nuestros lectores:

## TARIFA NÚMERO 1. — DERECHOS SANITARIOS

*Por visita de reconocimiento a barcos que hayan de someterse a régimen sanitario*

Barco dedicado a cabotaje nacional, por tonelada de registro, 0,05 pesetas.

Barco dedicado a cabotaje internacional, por tonelada de registro, 0,10 pesetas.

Barco dedicado a navegación de altura, por tonelada de registro, 0,15 pesetas.

*Por estancia de barcos y pasajeros en Estaciones sanitarias españolas*

Barco sometido a aislamiento, por día y tonelada de registro, 0,05 pesetas.

Pasajeros de primera clase, por día y persona, dos pesetas.

Pasajeros de segunda clase, por día y persona, una peseta.

Pasajeros de tercera clase, por día y persona, 0,50 pesetas.

*Por desinfección de equipajes*

Ropas y efectos de cada individuo de la tripulación, 0,50 pesetas.

Ropas y efectos de los pasajeros de primera clase, una peseta.

Ropas y efectos de los pasajeros de segunda clase, 0,75 pesetas.

Ropas y efectos de los pasajeros de tercera clase, 0,50 pesetas.

*Por desinfección de mercancías que desembarquen*

Muebles, colchones, camas y ropas usadas, los 100 kilogramos, 0,50 pesetas.

Cueros al pelo de ganado vacuno, pieles finas, pieles de carnero y otros animales, los 100 kilogramos, 1,50 pesetas.

Plumas, pelote, pelo, lana, seda, lino, algodón, cáñamo, yute y otras materias textiles análogas, siempre que no procedan de fábricas con preparación industrial, trapos y papeles usados, los 100 kilogramos, 0,50.

*Desinfección y desratización de barcos, vagones de f. c., autobuses, locales, etc.*

Estas operaciones se liquidarán con arreglo a lo dispuesto en el Decreto de Gobernación de 3 de junio de 1931.

## TARIFA NÚMERO 2 - PATENTES

TONELAJE DE LOS BARCOS	CABOTAJE INTERNACIONAL — Ptas.	NAVEGACIÓN DE ALTURA — Ptas.
Hasta 100 tons. de registro.....	2,50	»
De 101 a 300.....	2,00	10,00
De 301 a 500.....	10,00	15,00
De 501 a 1.000.....	15,00	20,00
De 1.001 a 2.000.....	20,00	30,00
De 2.001 a 3.000.....	25,00	40,00
De 3.000 en adelante.	30,00	50,00

Se entiende por cabotaje nacional la navegación que se efectúa entre puertos españoles de la Península, Baleares, Canarias, plazas de soberanía del Norte de Africa y los del Golfo de Guinea.

Se entiende por cabotaje internacional la navegación que se efectúa con los puertos de Europa, Marruecos, Argelia y Túnez.

Navegación de altura es la que se efectúa con los demás puertos.

## BUENOS SÍNTOMAS

# ¿Mejora la industria de construcción naval?

No hay señales de una mejoría definitiva en las construcciones navales en Inglaterra, pero en cambio sí las hay en la producción de otros países. El tonelaje total en construcción era, en setiembre 30, según los datos del «Lloyd», 1.311.387 tons. Esta es la cifra más alta que se registra desde diciembre de 1931. Por otra parte, en lo que se refiere a los astilleros de Gran Bretaña e Irlanda, hubo un aumento de solo 17.154 tons. durante el trimestre en el trabajo pendiente. Aunque este aumento es pequeño, refuerza la tendencia ascendente iniciada a primeros del año 1933. Refiriéndonos solo a los datos del trimestre julio-setiembre 1934, la situación de los astilleros nacionales no es muy halagüeña.

Se *comenzaron* los trabajos para 36 buques solamente, 76.911 tons. gruesas. Esto representa un total en los nueve meses transcurridos, de 139 buques, 426,576 tons., comparadas con 167.026 tons. para el período correspondiente de 1933 y 64.506 en 1932.

Se *botaron* 61 buques, 183.422 tons.; hacen un total de 117 buques y 254.215 toneladas en los nueve meses citados. Las cifras del mismo tonelaje fueron en 1933, 66,055 tons. y 152.463 en 1932; siempre refiriéndonos al mismo lapso de tiempo.

A fines del trimestre estaban *pendientes de construcción* 129 buques que sumaban 604.296 tons.; esto es, 17.154 tons. más que hace tres meses y 300.534 más que hace un año. Se suspendieron los trabajos de 13 buques, 50.068 tons., todos ellos vapores.

### EL TRABAJO EN LOS

#### ASTILLEROS INGLESES

De los 129 buques pendientes, 14 eran de 10.000 tons. o más; hace un año no había pendiente más que un buque de esta envergadura; otros 59 son de 2.000 tons. para abajo.

Los 56 buques restantes están entre dos y diez mil tons.; hace un año la cifra correspondiente a este tipo era solo de 42.

De estos buques, 103 por 522.203 tons. eran para armadores ingleses, 7 por 29.573, para navieros de los Dominios y 8 por 14.391 para el extranjero; los 11 restantes no están determinados o son para la venta. Del total tonelaje, los motonaves representaban un 48,2 por 100.

### MEJORA LA SITUACIÓN

#### EN LOS DEMÁS PAÍSES

El tonelaje en construcción en los demás países, a fines de setiembre (167 buques, 707.091 tons. gruesas) eran unas 78.000 tons. más que el trabajo pendiente a fines de junio y es el mayor total trimestral que se registra desde junio de 1932. Se suspendieron los trabajos de tres vapores, 3,055 tons. y de ocho motonaves, 35.778. Durante este trimestre:

Se *comenzaron* los trabajos en 70 buques, 181.177 tons. Esto representa un total en los nueve meses transcurridos de 197 buques, 565.137 tons. En el período correspondiente de 1933, el tonelaje en cuestión fué de 205





# MERCADOS EXTRANJEROS



## FLETES

La impresión general para estos últimos días de octubre era la pesadez en casi todos los mercados de retorno, y eso que en ninguna ocasión el tonelaje se ofreció excesivamente; estas condiciones son particularmente notorias para algunos tráficos, como los carbones, por ejemplo; otros sectores, en cambio. Norte, Pacífico y Australia, por ejemplo, tuvieron días francamente favorables. La situación de los armadores de «tanker», es mejor en general.

En el sector del Plata los fletes no han mejorado, después de algunos días de cotizaciones deprimidas, aunque apunte en ciertos momentos una situación de mejoría que no termina de afirmarse. Se carga avena de Bahía Blanca, 7,000 tons., para puertos alemanes, al tipo de 14,50 R/M. Otro de San Lorenzo a R. U., Havre y Hamburgo, 6.600 tons. para diciembre, a 17/.

La oferta de tonelaje excede los requerimientos del mercado de Montreal. Continúa la demanda de hierro de desguace y se paga a razón de 13/6—f. i. o.—para un buque de tonelaje medio, de 2 puertos del Golfo al Japón.

El mercado australiano está virtualmente paralizado con la natural flojedad de fletes. Se fletan buques de 7.500 tons. para noviembre-diciembre, costa de Madrás al R. U. y Continente, a razón de 26/.

Está más animado el sector egipcio y se comienza a embarcar activamente. Se fleta de Alejandría a Hull, al tipo de 8/6 por 6 pies cúbicos, para espacios de 382.000 p. c.

En otros mercados predominan circunstancias variables y pueden citarse estos fletes más recientes: del Danubio y Mar Negro, buque de 6.000 tons., resina, de Mariupol a Cette, al tipo de 9/, embarque en noviembre, de Danzig a Venecia y Trieste, buque de 7.700 tons., un cargamento de carbón, 9/3.

## CARBONES

Hace mucho tiempo que los mineros de Cardiff en particular se lamentan de las excesivas regulaciones oficiales que traban demasiado el desenvolvimiento del mercado carbonero en Inglaterra. En los meses de setiembre y octubre estos efectos han sido demasiado agudos; los contratos de suministros de carbones a largo plazo quedaron prácticamente anulados. Las perspectivas para contratos inmediatos sobre estos últimos días. Hay demasiados «stocks», especialmente de granos; coques, aglomerados y madera de minas, mantienen con pocas variaciones sus precios.

El mercado de Swansea atiende ahora la demanda estacional del Canadá y este mes ha sido muy activo en los sectores que surten aquel consumo. Los cribados tienen demanda firme. Lo mismo, galletillas lavadas; finos corrientes, mantienen buenos precios. En general, se cotizan bien y se solicitan favorablemente las calidades superiores de antracita; las inferiores no manifiestan tendencia firme y aparecen con bruscas alteraciones.

No se manifiesta cambio apreciable en la situación de la zona de Glasgow. Las mejores clases de vapor Fife alcanzan buenos precios y lo mismo Lothian con favorable salida. En cambio, se obtienen con demasiada facilidad las variedades de Lanarskire. Los «singles» se cotizan firmemente y los «pearls», en cambio, declinan en sus buenas cotizaciones anteriores.

Muy irregular el mercado de Newcastle. Abundan demasiado las mejores variedades de vapor con el natural efecto depresivo sobre sus precios. Aparecen bien situados Tyne y Durhan, buenas calidades y las clases medias de vapor tienen buena salida. Coques y carbones metalúrgicos tienen crecidos «stocks», pero con precios relativamente firmes. Esta zona recibe ahora demanda de suministros importantes de empresas extranjeras.

# HISPANO RADIO MARITIMA

**Alcalá, 16 - MADRID**

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

Aparatos automáticos de alarma de los mismos sistemas

**SONDAS ULTRASONORAS LANGEVIN FLORISSON**

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

**Pídanse detalles y presupuestos a**

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

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

Agente en Gijón: **DARÍO VEGA** :-: Trinidad, 23



(Marca de Fábrica)

## PINTURAS VEAR (S. L.)

FÁBRICA DE BARNICES, ESMALTES, PINTURAS PREPARADAS Y EN PASTA

ESPECIALIDADES PARA LA MARINA:

PATENTES «ÁNCORA» PARA BUQUES DE HIERRO Y MADERA, BOOTTO PING, 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 33-46  
APARTADO 220  
Dirección Telegráfica: VEAR

## 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

**SOLICITESE TARIFA DE PRECIOS**

# EL COMERCIO Y TRÁFICO DE LA PESCA EN MADRID

— 10 —  
POR JUAN NAVARRO DAGNINO

(Conclusión).

Hemos obtenido ya el peso de la mercancía, pero en este peso está incluido el de la caja y llegamos al apartado *b'*, que confrontaremos con el *b*).

*b'*).— Actualmente se sigue descontando el peso de las cajas aumentado en un kilogramo, que se convierte en dos kgs. únicamente al pasar el peso de la mercancía de los 70 kgs.

Es decir, que la caja de pescado a que nos referíamos en el apartado *a'*), con sus 45,700 kgs. y que vimos se cantaban 44 kgs., si su caja tiene un peso de 7 kgs., por ejemplo, se cantará por la tara 6 kgs. solamente, por no pasar la mercancía de los 70 kgs., o sea, que para la liquidación de dicha caja serán: 44 kgs. — 6 kgs. = 38 kgs. de merluza a pagar por el detallista al asentador.

Esto, si el peso, como decíamos, está comprendido entre los 35 y 70 kgs., y se trata de pescados gordos, como la merluza, besugos, gallos, pescadillas, voladores, abadejo, cazón, etc. Si el peso de las cajas de estos géneros comprende de los 12,5 a 34,5 kgs., se concede medio kg. de pilón (corrido) y medio kg. en tara y desde los 71 kgs. en adelante, dos de pilón y uno de tara.

Si se trata de pescados finos, como son los lenguados, pajeles, langostinos, salmonetes, calamares, lubinas, etc., entonces las operaciones de compra-venta se efectúan con arreglo a las siguientes normas, establecidas de común acuerdo por el gremio de vendedores de pescados al por mayor y la sociedad de vendedores de pescados al por menor.

Hasta 12 kgs., nada en peso y  $\frac{1}{2}$  kg. en tara.  
Desde 12.5 a 34,5 kg.  $\frac{1}{2}$  de pilón y  $\frac{1}{2}$  kg. en tara  
» 35 a 70 » 1 » » y 1 » » »  
» 71 en adelante 2 » » y 1 » » »

Si los bultos son de sardinas, bocarte, espadín, parrocha, caballas y todos sus similares, entonces se concede:

Desde 25 a 59 kg., 1 kg. de pilón y 1 de tara  
» 60 en adelante. 2 » » » y 1 » »

Cuando las cajas en que vienen estos pescados son de tamaño corriente, entonces se pone por ellas en concepto de tara lo siguiente:

Hasta 29 kgs. de peso, 6 kgs. de tara  
Desde 30 a 38 kg. » 7 » » »  
» 39 a 44 » 8 » » »  
» 45 en adelante, 9 » » »

En cuanto a las sardinas, sardinillas y boquerones de San Sebastián, mientras no varíen las formas de los envases en que en la actualidad vienen, se les da 5 kgs. por la tara, hasta los 26 kgs. y desde los 27 kgs. a 36 kgs., 6 kgs. y desde 37 kgs. en adelante 7 kilogramos.

En las operaciones de compra-venta de las almejas se tiene que tener en cuenta si llegan en cestas o en cajas.

## EN CESTAS

Hasta 28 kgs.  $\frac{1}{2}$  de pilón y por la cesta, tara 2  
Desde 28 en adelante. 1 » y » » » » 3

Cuando las cestas tienen que desatarse, entonces se concede medio kg. hasta 26,5 kgs. y cuando excedan de 27 kgs. 1 kg.

EN CAJAS

Hasta 26,5 kgs.,  $\frac{1}{2}$  kg. de pilón y  $\frac{1}{2}$  de tara  
 Desde 27 a 70 1 » » » y 1 » »  
 » 71 en adelt. 2 » » » y 1 » »

Esto por lo que se refiere a los géneros o «pescados con envase», pues la compra-venta de los «sin envase» se ajusta a las siguientes condiciones:

Hasta 10 kgs. de peso, nada  
 Desde 10,5 a 23 kgs.  $\frac{1}{2}$  kg.  
 » 23,5 a 50 » 1 »  
 » 50,5 a 70 » 2 »  
 » 71 en adelante 3 »

Existen otras especies como el atún, bonito, congrio, corvina, mero y en general, todos los que pesan como «piezas sueltas», que entonces las normas que siguen son las siguientes:

Hasta 10 kgs. de peso, nada  
 Desde 10,5 a 23 kgs.,  $\frac{1}{2}$  kg.  
 » 23,5 a 50 » 1 »  
 » 50,5 a 70 » 2 »  
 » 71 en adelante, 3 »

Los salmones tienen tarifa especial, se pesan por piezas sueltas y se concede:

CON TRIPAS

Hasta 5 kgs., 200 gramos de corrido  
 Desde 5,100, 300 » » »

SIN TRIPAS

Hasta 5 kgs., 100 gramoe de corrido  
 Desde 5,100, 200 » » »

Finalmente en las transacciones de las truchas se tiene presente que:

Hasta 15 kgs., se da solamente  $\frac{1}{2}$  kg. en tara  
 Desde 15,5 a 34,  $\frac{1}{2}$  de pilón y 1 » » »  
 » 35 a 70 1 » » y 1 » » »  
 » 71 en adelt. 2 » » y 1 » » »

Habiendo visto ya todas las normas por las que se rigen las operaciones de compra-venta de las distintas especies, pasamos al apartado siguiente: c).

c').—Se procede ahora a la liquidación de la caja, en la cual se sigue con la costumbre de redondear el precio de las cajas con relación a reales.

Es decir, que si el importe de la caja a que hicimos referencia en los a') y b'), por ejemplo: 90,85 ptas. se liquidará en 90,75 ptas., pudiendo hacerlo efectivo el detallista al asentador en el plazo máximo de ocho días.

d').—El descuento del medio por ciento en las facturas a que se refiere dicho apartado d), ha quedado suprimido.

En estas operaciones de compra-venta es obligación de los compradores el confrontar diariamente sus notas de compra con las del vendedor en el mismo mercado.

Si el comprador tuviere que hacer alguna reclamación, viene obligado a hacerla el mismo día de la compra.

e').—Las horas de llegada de los trenes pesqueros a Madrid, oscila actualmente entre 6 y 7 de la mañana; y

f').—En la actualidad no se obliga a los remitentes a desembarcar las cajas que llegan a Madrid después de pasadas las horas de mercado, permitiéndoseles la retenida de la mercancía en los vagones frigoríficos.

Una vez efectuadas las transacciones y pasadas las horas de mercado, no se permite la salida de ninguna clase de bultos, teniendo lugar durante dicho intervalo el transporte de las mercancías desde el mercado a las pescaderías de los detallistas en camionetas, servicio de transporte que proporciona un beneficio a sus propietarios de 0,50 a 1,00 ptas. por caja, según la menor o mayor proximidad de las pescaderías al mercado.

Hemos visto ya anteriormente el gran volumen de productos de la pesca que llegan al mercado madrileño, convirtiéndole en lo que podríamos llamar el puerto pesquero del interior, por excelencia, ya que un 11 a 12 por 100 de los productos que a él llegan de la costa son exportados a las distintas provincias del interior, llegando en determinadas épocas del año y según las distintas especies (boquerón, japuta, etc.) a remitirse a distintos puntos de la costa y con especialidad a Valencia.

A los remitentes de géneros a provincias, la dirección del mercado una vez terminado

éste, les concede dos horas para el arreglo de las mercancías y su transporte a las estaciones.

Una vez examinadas las distintas fases por que pasan los productos de la pesca hasta que llegan al pequeño consumidor, digamos dos palabras antes de terminar estas notas, acerca del transporte de la pesca desde la costa hasta el mercado del interior.

Por ferrocarril y por carretera llegan a Madrid las cajas de pescado procedentes principalmente de Vigo, Coruña, Gijón, Cádiz, Huelva, Isla Cristina, Málaga, San Sebastián, Santander y en determinadas épocas del año, de la parte de Levante, generalmente en los meses de mayo y junio, haciéndose notar la gran preponderancia que el transporte por carretera va tomando sobre el ferrocarril, llegando, durante el pasado año, a ser transportado por este medio el *cinquenta y cuatro por ciento* de los productos llegados al mercado; es decir, que de los 28.700.440 kgs., 15.549.697 fueron transportadas por carretera y el resto casi exclusivamente por las Compañías de los Ferrocarriles del Norte de España y M. Z. A., por no producir oscilaciones sensibles, lo que transporta la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, que en la actualidad queda reducido a unos 200 kgs. mensuales de mariscos, procedentes de la costa portuguesa.

Pero, a pesar de ir en aumento cada día, el volumen del tráfico hacia la carretera — ya que en algunas decenas de estos últimos meses ha llegado hasta el *setenta y cinco por ciento* — con las consiguientes ventajas que esto

proporciona en la mayor rapidez del transporte y la consiguiente economía en la carga y descarga de los productos de la pesca, no por eso llegan éstos en mejores condiciones a Madrid, sino que es tal el estado en que se encuentran dichos servicios y las malas condiciones en que se verifica el transporte de algunas expediciones, que durante el pasado año 1933 se vieron precisados los señores Profesores veterinarios del mercado, a tener que inutilizar por el estado de descomposición en que llegaron: 8.526 kgs. de merluza, 10 mil 988 kgs. de pescadilla, 30.262 de sardinas, 3.477 de voladores, 4.554 de almejas, 21.150 de chirilas, etc., alcanzando el total de las especies inutilizadas por la Inspección Veterinaria, la cifra de 128.894 kgs., de los cuales una mínima parte afecta a los ferrocarriles, debido a la deficiencia del transporte en algunas de sus expediciones y al tiempo que se invierte en determinados itinerarios.

Problema es éste del mejoramiento y control oficial de los transportes pesqueros, que merece ser estudiado detenidamente, por los beneficios que puede reportar, no solamente a la Economía Nacional, sino a la salud pública en general, aparte de que un buen servicio de transportes es el mejor complemento que puede tener el puerto del interior por excelencia como es Madrid, ya que en fecha inmediata ha de disponer de un mercado central de pescados, cuyas obras, servicios e instalaciones hemos visitado, pudiendo asegurar que no tendrá que envidiar en nada al mejor de su clase del extranjero.

## 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 }

## NOTAS SUELTAS

# PESCA EN EL BANCO SAHARICO

*Atún.*—En los 28° latitud N. por 200 brazas inglesas de sonda y en los 27° 42' latitud N. en 240 se ve bastante atún grande, que come carnada de cachucho, calé o pagel, del que arrojan a la mar las parejas después de escoger la copada.

Los barcos atuneros, que este año son en mayor cantidad, no lo ven; están fondeados más al Sur.

El escombro es de gran tamaño, de unos 80 kilos.

Muchos pesqueros los cojen y venden en distintas partes de Andalucía.

*Arrastre.*—La pesca escasea. Se hacen esfuerzos por su captura recurriendo a todos los medios. Sin embargo, hay parejas y trawlers que llevan alguna cantidad, sino grande, lo suficiente para cubrir gastos, dada la buena calidad.

*Faro necesario.*—Continúan sin dar señales de su actividad los prohombres que ofrecieron la instalación de un faro y señales de niebla, de necesidad inminente, en Cabo Juby.

*Puerto de Arrecife.*—Es de desear, asimismo, que al puerto de Arrecife (Isla de Lan-

zarote) se le concedan facilidades para su dragado y ensanche, toda vez que, por su magnífica situación se ve sumamente concurrido por buques, especialmente de pesca, que acuden a carbonear, reparar averías, dejar algún tripulante lesionado o enfermo, hallando todas las facilidades.

*Corbina.*—Según noticias fidedignas la cosecha de la corbina hoño en la Bahía del Golfo fué mala o casi nula, debido a la falta de concurrencia de buques.

Esta enorme riqueza como la de la langosta—sedentaria en aquellos parajes—están abandonadas por los españoles, cuando es un pez que, preparado convenientemente como el bacalao, resultaría a menos de la mitad de precio.

Claro que esto es asunto que tiene varias facetas y queda, como tantos otros, abandonado por el proteccionismo y la burocracia endémica en nuestra Patria, pero que en verdad, necesita un factor influyente que lo impulse y beneficie la riqueza nacional.

CAPITÁN MIGUEL MORALES ALMIÑANA.  
Setiembre, 1934.

# 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**



# SECCIÓN DE PESCA



MUCHA PESCADILLA;

PERO PRECIOS BAJOS

Las faenas pesqueras de octubre pasado quedaron reducidas a 19 días de trabajo, ya que la huelga revolucionaria originó el amarrar en puerto de toda la flota pesquera durante doce días. Desde el día 5 al 16 inclusive.

Al volver las parejas a la mar hicieron buenas capturas de pescadilla, base exclusiva de las mareas, pues las demás especies han escaseado considerablemente. Solo se vendió un poco de merluza pescada en las playas del Oeste,

que, por cierto, se cotizó a bastante buen precio. Hubo también algo de besugo en determinados días.

Si bien en los cuatro primeros días del pasado mes las cotizaciones eran bastante remuneradoras, al volver a la normalidad, después de la huelga, se ha observado un considerable descenso en los precios, originado éste, primero, por las deficiencias de las comunicaciones con el interior, y después, por la abundancia de pesca que llega a las plazas consumidoras, que, por otra parte, también siente los efectos del pasado movimiento revolucionario, reflejado en las ventas.

Promedio de precios en las ventas de pescado en la Rula de Gijón, desde el 1 al 25 de Octubre de 1934

CLASE DE PESCADO	1	2	3	4	5	16	17	18	19	20	22	23	24	25
Merluza.....	4,50	4,19	4,—	4,—			4,79	4,49	3,79	4,—	4,—	3,69	4,09	3,79
Pescadilla....	1,40	1,36	1,26	1,42			1,—	1,43	1,—	1,02	1,—	0,88	1,—	1,—
Besugo.....	1,32	1,29	1,14	1,44			1,39	1,19	1,19	1,50	1,—	1,29	1,39	1,35
Panchos.....	1,06	0,94	0,79	>			>	>	1,—	>	>	1,—	>	1,—
Gallos.....	0,92	1,31	1,19	1,36			1,28	1,29	1,13	1,31	1,21	1,10	1,—	1,28
Congrio.....	2,17	2,53	2,27	2,16			>	2,30	2,—	2,25	2,—	2,—	2,20	2,26
Congria.....	1,06	>	>	>			>	>	>	>	1,50	1,33	1,60	>
Barbadas....	0,64	0,71	0,63	>			>	>	0,60	>	0,69	>	1,—	0,66
Potas.....	0,84	1,—	0,77	1,18			1,—	0,91	0,71	0,84	0,70	0,79	0,68	0,71
Bonito.....	0,91	0,95	0,87	0,96			>	>	>	1,44	1,15	>	>	>
Matute.....	0,47	0,40	0,43	0,50			0,64	0,50	0,49	0,38	0,41	0,42	0,41	0,45
Pelao.....	0,47	0,48	0,45	0,60			0,55	0,51	0,45	0,42	0,40	0,37	0,50	0,42
Reyes.....	1,21	>	0,74	>			>	>	>	>	>	1,38	1,42	1,—
Chicharros..	>	>	>	>			0,38	>	>	>	>	>	>	>
Gallapotas..	1,40	>	1,50	>			>	>	>	>	>	1,68	>	1,75
Palometas...	0,67	>	0,51	>			>	>	>	>	>	>	>	>
Langostinos..	3,70	>	>	>			>	>	>	>	>	3,60	>	>
Almejas.....	1,25	1,28	1,43	1,31			>	>	>	>	>	1,31	1,22	0,82
Calamares....	>	>	>	>			2,28	2,—	1,75	2,—	>	>	1,89	>

Del 5 al 16 no se realizaron operaciones a causa de la huelga general revolucionaria.

**SOCIEDAD ANONIMA DE**  
**Motores DEUTSCHE WERKE**

Dirección: BARCELONA - Provenza, 314

## Movimiento habido en los turnos para la carga de carbón por

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====				
13 Sepbre.	2 Octubre.	Euzkera . . . . .	7.000	Barcelona.
24 id.	5 id.	Iluntzar Mendi . . . . .	3.100	Sagunto.
27 id.	cargando	Ntra. Sra. del Carmen. . . . .	5.500	Barcelona.
29 id.	esperando	Abando . . . . .	2.600	Vallcarca.
23 Octubre.	»	Ita . . . . .	3.300	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
15 Sepbre.	27 Sepbre.	Castro Alén . . . . .	2.050	Vallcarca.
17 id.	5 Octubre.	A. Senra . . . . .	4.800	Barcelona.
26 id.	esperando	Mina Piquera. . . . .	5.300	Id.
23 Octubre.	»	Maruja y Aurora . . . . .	7.000	Id.
23 id.	»	Mina Carrio . . . . .	3.950	Valencia.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
15 Sepbre.	2 Octubre.	Sud . . . . .	3.050	Valencia.
20 id.	3 id.	Juan Artaza . . . . .	580	Pasajes.
26 id.	17 id.	G. Fierros . . . . .	2.350	Sevilla.
3 Octubre.	cargando	Ea . . . . .	1.500	Cartagena.
3 id.	esperando	Río Miera. . . . .	1.000	Cádiz.
23 id.	»	V. Ruiz Senén. . . . .	5.700	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
18 Sepbre.	26 Sepbre.	Agadir . . . . .	620	Bilbao.
20 id.	27 id.	Ruda. . . . .	480	Id.
24 id.	29 id.	Alejandro . . . . .	400	Id.
24 id.	3 Octubre.	José María . . . . .	500	Pasajes.
25 id.	16 id.	San Ireneo . . . . .	600	Vigo.
26 id.	17 id.	María Santiuste . . . . .	450	Bilbao.
27 id.	esperando	Marta Junquera . . . . .	620	Id.
27 id.	25 Octubre.	Iciar . . . . .	610	Coruña.
22 Octubre.	esperando	Juan Artaza . . . . .	580	Pasajes.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
22 Octubre.	24 Octubre.	V. de Chávarri . . . . .	4.600	Santander.
24 id.	25 id.	San Ireneo . . . . .	540	Vigo.
24 id.	25 id.	San Eduardo . . . . .	300	Tarragona.
24 id.	25 id.	Mina Sorriego . . . . .	160	San Sebastián.
24 id.	25 id.	Galicia . . . . .	320	Coruña.
24 id.	25 id.	Don Quijote . . . . .	215	Santander.

# GIJON

puertos desde el 25 de Septiembre al 25 de Octubre de 1934

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
7 Sebpre.	5 Octubre.	Mieres . . . . .	4.400	Barcelona.
16 id.	19 id.	Sud . . . . .	1.500	Valencia.
18 id.	5 id.	A. Senra . . . . .	2.000	Barcelona.
19 id.	24 Sebpre.	Lola . . . . .	240	Santander.
22 id.	cargando	Jesús Antonio. . . . .	1.550	Cartagena.
24 id.	25 Sebpre.	Mina Sorriego . . . . .	160	Bilbao.
24 id.	30 id.	Mina Carrio . . . . .	4.200	Málaga.
28 id.	20 id.	Cóndor . . . . .	114	Vigo.
1 Octubre.	3 Octubre.	Fernando L. de Ibarra . . . . .	4.600	Valencia.
1 id.	19 id.	Goya . . . . .	154	Coruña.
4 id.	esperando	Numa . . . . .	4.300	Barcelona.
4 id.	,	Josefa Mari . . . . .	70	Vigo.
22 id.	,	Llodio . . . . .	900	Bilbao.
===== GIJÓN - DARSENA. — F. C. DE LANGREO =====				
13 Sebpre.	25 Sebpre.	José G. Trevilla . . . . .	260	Santander.
14 id.	esperando	Rosario . . . . .	110	Santa Marta.
14 id.	29 Sebpre	Magdalena . . . . .	230	Santander.
15 id.	esperando	Jone Miren . . . . .	180	Zumaya.
15 id.	1 Octubre.	Paco García . . . . .	210	Santander.
15 id.	4 id.	Sotillo . . . . .	180	Cariño.
17 id.	24 Sebpre.	Antonieta. . . . .	120	Coruña.
17 id.	esperando	Luis Vives . . . . .	160	Deva.
17 id.	26 Sebpre.	Juanes . . . . .	200	San Sebastián.
19 id.	29 id.	Sisarga . . . . .	150	Zumaya.
19 id.	esperando	Concepción Hevia. . . . .	220	Bilbao.
21 id.	27 Sebpre.	Galicia . . . . .	320	Vigo.
24 id.	15 Octubre.	Ricardo Espinosa. . . . .	135	Santoña.
24 id.	3 id.	Monte Faro . . . . .	180	Bilbao.
26 id.	1 id.	Gaviola . . . . .	300	Id.
26 id.	12 id.	Mariavi . . . . .	260	Id.
27 id.	3 id.	Dionisia . . . . .	250	Bermeo.
27 id.	2 id.	Brens . . . . .	150	Marín.
27 id.	esperando	Ondárroa. . . . .	90	Bermeo.
29 id.	,	Juanito . . . . .	140	Ferrol.
29 id.	,	Josefa Mari . . . . .	230	Vigo.
29 id.	,	Mina Sorriego . . . . .	160	Id.
1 Octubre.	4 Octubre.	Carmen . . . . .	230	Bilbao.
1 id.	2 id.	Eduerne . . . . .	200	Deva.
3 id.	12 id.	Galicia . . . . .	320	Vigo.
3 id.	esperando	Gaviola . . . . .	300	Bilbao.
20 id.	,	Recalde . . . . .	120	Santander.
22 id.	,	Paco García . . . . .	210	Id.
25 id.	,	San Jorge . . . . .	250	Bilbao.

# A V I L E S

Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la 3.<sup>a</sup> decena de Septiembre y 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> de Octubre de 1934

F E C H A   D E		N O M B R E   D E L   B U Q U E	T o n e l a d a s	D E S T I N O
E n t r a d a	S a l i d a			
<b>3.<sup>a</sup> decena de Septiembre.</b>				
14 Sepbre.	21 Sepbre.	Arriluze . . . . .	2 909	Tarragona-Barcelona.
19 id.	21 id.	Melchuca . . . . .	120	Cillero.
19 id.	22 id.	Luis Adaro . . . . .	3 204	Sevilla.
22 id.	22 id.	Caruso . . . . .	1.360	Pasajes.
20 id.	22 id.	Amador . . . . .	250	Vigo.
22 id.	22 id.	Anciola . . . . .	2	Navia.
22 id.	23 id.	Cabo Blanco . . . . .	171	Gijón.
20 id.	24 id.	Margarita . . . . .	276	Pasajes.
21 id.	24 id.	Arnao . . . . .	126	Requejada.
22 id.	24 id.	Asturias . . . . .	1	Luarca.
16 id.	25 id.	Gumersindo Junquera. . . . .	5 579	Valencia-Barcelona.
25 id.	25 id.	Iturri-Ripa . . . . .	393	Bilbao.
23 id.	25 id.	Caranza . . . . .	100	Cartagena.
25 id.	25 id.	Río Besós. . . . .	340	Gijón.
21 id.	25 id.	Inogedo . . . . .	30	Requejada.
20 id.	26 id.	Llodio . . . . .	900	Bilbao.
26 id.	26 id.	México . . . . .	8	Navia.
26 id.	26 id.	Belarmina . . . . .	2	Coruña.
27 id.	27 id.	Arnao . . . . .	126	Requejada.
21 id.	28 id.	Nuria R. . . . .	2.542	P. de Mallorca.
22 id.	28 id.	Marqués de Chávarri . . . . .	4.602	Tarragona.
28 id.	28 id.	El Gaitero . . . . .	98	Santander.
21 id.	28 id.	Lolina . . . . .	340	Zumaya.
26 id.	29 id.	Bodón . . . . .	840	Vigo.
27 id.	29 id.	Río Sagre. . . . .	499	Santander.
29 id.	29 id.	Iturri-Ripa . . . . .	400	Bilbao.
<b>TOTAL . . .</b>			<b>25.218</b>	
<b>1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> decenas de Octubre.</b>				
22 Sepbre.	1 Octubre.	Sama. . . . .	1.010	Bilbao.
23 id.	1 id.	San Eduardo . . . . .	300	Marín.
24 id.	1 id.	Margarita . . . . .	320	Zumaya.
26 id.	1 id.	Boal . . . . .	61	Cillero.
20 id.	2 id.	Mont Seny . . . . .	840	Huelva.
24 id.	2 id.	Arnao . . . . .	146	Requejada.
3 Octubre.	3 id.	Iturri-Ripa . . . . .	390	Bilbao.
30 Sepbre.	3 id.	Recalde . . . . .	10	Coruña.
29 id.	4 id.	Antonio Satrustegui . . . . .	4.739	Barcelona.
2 Octubre.	4 id.	Ineschu . . . . .	185	Zumaya.
2 id.	19 id.	Pepín Suárez. . . . .	91	Ondárroa.
<b>TOTAL . . . .</b>			<b>8 092</b>	

# SAN ESTEBAN DE PRAVIA

Relación del carbón embarcado por este puerto durante la 3.<sup>a</sup> decena de Septiembre y 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> de Octubre de 1934

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
<b>3.<sup>a</sup> decena de Septiembre.</b>				
21 Sepbre.	22 Sepbre.	El Caudal . . . . .	847	Pasajes.
21 íd.	22 íd.	Begoña núm. 7 . . . . .	175	San Sebastián.
21 íd.	23 íd.	C. Rezola núm. 2 . . . . .	658	Id.
16 íd.	23 íd.	M. de Urquijo . . . . .	3.842	Bilbao.
16 íd.	25 íd.	Genoveva F. . . . .	109	Gijón.
22 íd.	26 íd.	Astillero . . . . .	496	Bilbao.
22 íd.	26 íd.	Aurora . . . . .	1.009	Id.
19 íd.	26 íd.	F. R. San Pedro . . . . .	3.612	Id.
20 íd.	26 íd.	Bodón . . . . .	34	Avilés.
25 íd.	26 íd.	Evaristo . . . . .	5	Gijón.
25 íd.	26 íd.	Begoña núm. 7 . . . . .	175	San Sebastián.
26 íd.	27 íd.	Carmen . . . . .	241	Bilbao.
26 íd.	27 íd.	Víctor . . . . .	110	San Sebastián.
25 íd.	27 íd.	Melchuca . . . . .	9	Gijón.
22 íd.	28 íd.	Peña Rocías . . . . .	2.441	Bilbao.
25 íd.	28 íd.	José Tartiere . . . . .	3.409	Barcelona.
28 íd.	29 íd.	Maria Amalia . . . . .	746	Vigo.
28 íd.	29 íd.	Aurora . . . . .	1.014	Bilbao.
23 íd.	29 íd.	Jaime Girona . . . . .	2.914	Id.
26 íd.	29 íd.	Elgueta . . . . .	449	Id.
28 íd.	30 íd.	Aller . . . . .	206	Id.
<b>TOTAL...</b>			<b>22 501</b>	
<b>1.<sup>a</sup> decena de Octubre.</b>				
28 Sepbre.	2 Octubre.	Caruso . . . . .	1.348	Pasajes.
29 íd.	2 íd.	Ana . . . . .	302	Id.
30 íd.	2 íd.	Astillero . . . . .	479	Id.
28 íd.	2 íd.	Zubieta . . . . .	149	Bilbao.
27 íd.	3 íd.	M. de Urquijo . . . . .	3.315	Id.
2 Octubre.	4 íd.	Elgueta . . . . .	422	Corcubión.
29 Sepbre.	4 íd.	Alberto . . . . .	681	Id.
29 íd.	4 íd.	El Caudal . . . . .	1.016	Pasajes:
3 Octubre.	6 íd.	Lekeitiara . . . . .	205	Id.
1 íd.	7 íd.	Virgen de la Cinta n.º 6 . . . . .	1.590	Id.
<b>TOTAL...</b>			<b>9.508</b>	
<p>NOTA.—En la 2.<sup>a</sup> decena del presente mes, no hubo ninguna salida de carbón.</p>				

# EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

Toneladas de carbón embarcadas por los diferentes cargaderos que se citan durante la 3.<sup>a</sup> decena de Septiembre y 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> de Octubre de 1934

		3. <sup>a</sup> DECENA	1. <sup>a</sup> DECENA	2. <sup>a</sup> DECENA
<b>MUSEL</b>				
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C. ....	Turno 1. <sup>o</sup> ...	6.962,85	3.092,21	51,13
	Id. 2. <sup>o</sup> ...	4.467,00	2.317,82	129,75
	Id. 3. <sup>o</sup> ...	1.420,00	2.416,31	867,18
	Id. 4. <sup>o</sup> ...	2.167,07	868,98	631,15
	Grúas chicas	398,50	112,13	180,84
<b>MUSEL</b>				
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P. ....	Cargaderos .	7.905,12	6.563,01	2.328,80
	Grúas chicas	1.219,90	1.004,00	100,16
<b>GIJÓN-DARSENA</b>				
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C. ....	Cargaderos	2.391,14	1.905,10	589,03
	Muelles .....	516,00	240,00	302,00
Totales en las dos decenas.....		27.987,58	18.519,56	5.180,04
<b>AVILÉS</b> .....		25.218,00	8.001,00	91,00
<b>SAN ESTEBAN DE PRAVIA</b> .....		20.194,00	15.132,00	.

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

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



# INFORMACIONES VARIAS



## COMPRA-VENTA DE BUQUES

Vapor «Irati»; casco de acero; de 2.653 tons. de registro bruto y 1.711 netas. Construido en el año 1894. Vendido por la Compañía Naviera Bidasoa, de Bilbao, a compradores del mismo puerto en 85.000 pesetas, para ser desguazado.

## HUNDIMIENTO DEL AGADIR

Con motivo de la huelga revolucionaria desarrollada en Avilés, los huelguistas, con objeto de impedir el acceso al puerto de los buques de la escuadra, vararon en la entrada el vapor «Agadir», de la matrícula de Cádiz y propiedad de la Sociedad Anónima «Carbones Asturianos».

Después de la entrada de las tropas en Avilés, y al objeto de que se pudiera reanudar el tráfico en el puerto, se procedió a la voladura de dicho barco, ya que su salvamento se hacía imposible.

## RECAUDACIÓN DE LAS ADUANAS

Durante el pasado mes de setiembre, la recaudación obtenida por las Aduanas de Asturias ha sido la siguiente: Gijón, un millón 587.587,84 pesetas; Avilés, 468.992,58; San Esteban de Pravia, 29.119,20; las demás subalternas, 5.217,29.

Comparados los anteriores ingresos con los obtenidos en el mismo mes del pasado año, se observa un aumento de 186.653,61 pesetas en las recaudaciones de Gijón y un descenso de 269.157,53 entre las del resto de la provincia.

## EL SALÓN MARÍTIMO PESQUERO

Se ha dejado sin efecto, por reciente disposición, el nombramiento de las Comisiones

encargadas de organizar el Salón Marítimo Pesquero en Madrid, que figuraba entre las aspiraciones de esta importante industria.

Lamentamos la determinación y creemos que ha de tardarse en organizar de nuevo dicho Salón en perjuicio de intereses nacionales de gran consideración.

Tenemos que registrar en esta nota necrológica dos sensibles pérdidas referentes a la muerte de dos prestigiosos ingenieros, víctimas de los pasados sucesos revolucionarios desarrollados en esta provincia, el director de Hulleras de Turón, D. Rafael del Riego, y el director de Carbones de la Nueva D. Rafael González Arango, quienes habían sabido colocar a las empresas a que pertenecían a gran altura en beneficio de la minería asturiana.

ASTURIAS MARÍTIMA, que tanto se preocupa de nuestra industria carbonera, lamenta grandemente estas dos desgracias que repercuten en perjuicio de la economía de nuestra provincia y envía a sus respectivas familias su más sentido pésame.

## AVERÍA REPARADA

La Junta de Obras del Puerto publicó con fecha 20 de octubre último un aviso en el que decía que terminada la reparación del cargadero número 2 del puerto del Musel, vuelve a ponerse en vigor, con aquella fecha, el régimen de turnos y atraque, para la carga de carbón, que regía antes del 6 de setiembre último.

Por ello ha quedado suprimido el turno provisional de carga por la grúa de 45 toneladas, según disposición de la superioridad, que por ser un elemento del parque de carbones está sujeto al Reglamento de explotación y tarifas que regían para este último.

LA PRODUCCIÓN PESQUERA EN GIJÓN  
DURANTE EL MES DE SETIEMBRE —

A continuación publicamos una estadística de las ventas de pescado efectuadas en este puerto durante el mes de referencia.

ESPECIES	KILOS	PESETAS
Abadejo.....	138	266,00
Barbadas.....	10.400	7.084,00
Besugo.....	28.294	30.349,00
Bonito.....	85.245	92.565,00
Congria.....	986	1.144,00
Cargrio.....	1.305	2.715,00
Chicharros.....	1.570	558,00
Gallapotas.....	311	473,00
Gallos.....	18.496	20.231,00
Langostinos.....	200	780,00
Merluza.....	21.918	85.159,00
Mero.....	24	70,00
Pancho.....	6.118	4.467,00
Pescadilla.....	120.710	168.554,00
Potarros.....	1.455	1.107,00
Rape y Raya.....	25.428	12.231,00
Reyes.....	2.120	2.173,00
Rodaballo.....	36	112,00
Rubiel.....	50	137,00
Varios.....	27.250	11.632,00
<b>TOTAL.....</b>	<b>322.027</b>	<b>441.807,00</b>

EL SEGUNDO «QUEEN MARY»

Se habla mucho de la construcción de un nuevo gigante de los mares, de un buque gemelo del «Queen Mary». Los grandes astilleros ingleses no cesan de agitarse para conseguir para sus gradas los importantes trabajos de una construcción de esta índole. Los Wickers Armstrong, los Swan, Hunter & Wigham

Richardson, los Cammel Laird & C.º de Birkenhead, andan en juego. Se asegura que las dos importantes firmas que tienen sus gradas a orillas del Tyne, asociarán sus esfuerzos para presentar una oferta decisiva. La construcción del segundo «Queen Mary» representa no solo trabajo abundante para millares de obreros, sino un respiro necesario para la industria del acero de la zona del Tyne y para muchas otras industrias auxiliares. Otras zonas del país pretenden con el mismo objeto que se les confien los trabajos y llega a hablarse hasta de gestiones parlamentarias.

EL TONELAJE SUECO AMARRADO

Durante el mes de setiembre hubo una reducción en el volumen del tonelaje amarrado, continuando así la corriente favorable iniciada.

El número de buques inactivos eran en 1.º de octubre de 68 por 98.000 tons. peso muerto. Esta es la cifra más baja que se registra desde hace cuatro años. En la misma fecha de año pasado, esta cifra era de 81 buques y 181.131 tons. En 1932, 126 buques y 281.664 tons. En 1931, 102 buques por 235.823 tons. Y en la misma fecha del 1930, eran 49 buques por 100.556 tons. las cifras respectivas del tonelaje amarrado.

Este año ha habido un mejoramiento gradual desde primeros de marzo, fecha en la cual llegaban a 354 buques los amarrados y 552.691 tons., es decir, la cifra más alta registrada, a excepción de abril de 1933, en que el tonelaje llegó a 556.087.

**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: 33.686.860 PESETAS.  
Sinistros pagados: 1.900.336,45 PESETAS.

**Seguro de accidentes del trabajo y de mar**

La Mutua asegura todos los riesgos que autoriza la vigente Ley de Accidentes del trabajo, y los riesgos de accidentes de mar.  
Capitales asegurados: 7.740.204 PESETAS.

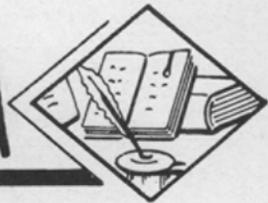
CIFRAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1933

DELEGACIONES EN TODOS LOS PUERTOS

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



# LEGISLACIÓN MARÍTIMA



## RESOLVIENDO UN EXPEDIENTE INS- TRUÍDO CON MOTIVO A LA LIQUIDA- CIÓN DE PRIMAS A LA NAVEGACIÓN

Ilmo. Sr.: Visto el expediente instruído con motivo de la liquidación de primas a la navegación devengadas durante el año 1933, en el que la Intervención general de la Administración del Estado propone:

1.<sup>a</sup> Que para años sucesivos se entreguen los expedientes, día por día, a la Intervención civil de la Marina para que la comprobación técnica y la fiscal terminen al mismo tiempo,

2.<sup>a</sup> Que la reducción por edad del buque se practique sobre el coeficiente y no sobre la prima devengada.

3.<sup>a</sup> Que la liquidación se haga solamente con el certificado de la Aduana española, que acredita la carga desembarcada.

Visto el informe de la Inspección general de Navegación, que manifiesta que el artículo 10 del Decreto-ley de 21 de Agosto de 1925, preceptúa que los trámites para proceder al reconocimiento y liquidación de las primas devengadas se determinarán en el Reglamento para la ejecución de dicha Ley, y que con arreglo a él viene aplicándose como dispone el artículo 23 del citado Decreto, en su párrafo segundo y el 52 en el párrafo tercero, la reducción por edad del buque sobre la prima devengada y no sobre el coeficiente, criterio que, ateniéndose a la letra estricta de dicho Reglamento, se sigue asimismo para aplicar las bonificaciones, sin que se haya presentado nunca reclamación alguna:

Visto que la Inspección general de Navegación viene aceptando como documentos legales para la justificación de la carga embarcada o desembarcada, los documentos que admiten los artículos 46 y 47 del Reglamento

para ejecución del citado Decreto-ley, por entender que no existe razón que autorice a restringir a los navieros la facilidad que dicho Reglamento les concede:

Visto el informe de la Asesoría Jurídica conforme con la práctica seguida por la Inspección general de Navegación, con arreglo al Reglamento,

Este Ministerio ha tenido a bien resolver que continúen tramitándose los expedientes de liquidación de primas a la navegación como hasta ahora, con arreglo al Reglamento para ejecución del Decreto-ley de 21 de Agosto de 1925, si bien deberá darse preferencia a los certificados de las Aduanas españolas sobre los demás documentos probatorios admitidos por el Reglamento, cuando se trate de cargas embarcadas o desembarcadas en España, y para mayor rapidez de su tramitación, en beneficio de los navieros, la Inspección general de Navegación remita a la Intervención, a medida que la compruebe, la documentación de las distintas travesías de los buques con derecho a primas a la navegación.

Una vez devueltos los expedientes por la Intervención y subsanados los errores de que adolezcan, se procederá a la liquidación general.

Madrid, 1.º de Octubre de 1934.

## AUTORIZANDO A QUE LOS BUQUES DE CABOTAJE TO- MINEN CARGA EN CASABLANCA

Ilmo. Sr.: Vista una instancia elevada a ese Centro por D. Domingo Mumbrú Aymerich, Armador y Consignatario, domiciliado en Barcelona, en súplica de que se aclare el artículo 257 de las Ordenanzas de Aduanas, en el sentido de si un buque español en navegación de cabotaje de Barcelona a un puerto de

Asturias pueden hacer escala en Casablanca para cargar fosfato, sin que pierda la carga transportada su carácter de nacional;

Considerando que conforme al artículo 257 de las Ordenanzas de Aduanas, por navegación de cabotaje se entiende la que verifiquen los buques nacionales directamente entre los puertos españoles de la Península, posesiones del Norte y Noroeste de Africa, y las Baleares y Canarias, así como también la que realicen entre dichos puertos y el de Gibraltar y los de la Costa de Marruecos y Portugal donde tenga España Consulados;

Considerando que a tenor del artículo 258 del mismo texto legal, el carácter de dicha navegación subsistirá siempre entre puertos españoles, aunque ella se extienda a otros extranjeros en el curso de su viaje inicial;

Considerando que el artículo 259 dispone que el buque despachado de cabotaje que toque en puerto extranjero se considere de procedencia extranjera así como su cargamento, salvo las excepciones contenidas en los artículos 257 y 258 ya citados;

Considerando que por existir en Casablanca Consulado español procede autorizar la operación a que se refiere la consulta, y

Considerando, finalmente, que la crítica situación porque atraviesa nuestra marina mercante, hace preciso estimular sus actividades, y que dada la enorme competencia que le hacen otras banderas, la denegación de la operación de referencia redundaría en provecho de la navegación extranjera, este Ministerio, de conformidad con lo propuesto por V. I., ha acordado:

1.º Autorizar a los buques nacionales que con carga de cabotaje se dirijan de los puertos de Levante a otros del Norte, para que puedan hacer escala en Casablanca con el fin de embarcar mercancías marroquíes, sin que por esta escala pierda la carga a bordo su calidad de nacional transportada en régimen de cabotaje.

2.º Los Capitanes de los buques deberán presentar en el primer puerto nacional en que toquen a partir de Casablanca, un manifiesto visado por el Cónsul de España, expresivo de la carga tomada en el puerto marroquí citado, y

3.º Los buques que hagan esta escala estarán sujetos a las mismas condiciones de vigilancia que los que se dedican al comercio de importación.

Madrid, 4 de Octubre 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

# 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**



## La Unión y El Fénix Español

(Compañía de Seguros)

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

Representantes en Gijón (Asturias):

LUIS DEL CAMPO VALDÉS-HEVIA



CLAUDIO FERNANDEZ y FERNANDEZ

COMISARIATO DE AVERIAS

Oficina: Libertad, 49



Teléfono 2938



Particular 1496

### PLANOS INGLESSES (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, Marmora, Kinitra, Salé, Rabat, Casablanca, Arancor, Mazagán, etc.—PLANO DE PESCA C.—Desde Mazagán a Sim con los pesqueros de Kantin, Mogador Sim a Porras, etc.—PLANO DE PESCA F.—Desde Mogador a Ghir con los pesqueros de Sim, Sin Tierra, Mar de N. W. Tefelnech, Oficina, Cabezas, Leonor, Viñeta, Cabeza del Cabo, etc.—PLANO DE PESCA G.—Desde Ghir a Juby (28 o N.) con los pesqueros de los 60 brazos, Ghir, Cabeza del Cobo, Mar de los Calanes, los 100 brazos, Carretera, Santa Cruz, las 30 Millas, Río Mesa, Agula, Fogo, Hill, Nun, La Curva, Juby y Banco la Concepción.—PLANO DE PESCA Ha.—Contiene las Islas Terceras y la situación de un Banco de pesca abundantísima.—PLANO DE PESCA I.—De Juby a Cabo Blanco del Sur con los pesqueros de los Matillos, Sakiet, Bojabor, Barreras, Franceses, Peña Grande, Barbas, Río de Oro, Agüera, etc.

Para pedidos dirigirse a

**D. Miguel Morales Almiñana**

Capitán de la Marina Mercante

Lista de correos - CADIZ

Enviándole por giro postal o telegráfico 75 ptas.

## 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**

**HIJOS DE CLAUDIO ALVAREZ**  
EFECTOS NAVALES

Materiales de Construcción

Depositarios del material

para techar PIZARRITA

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

**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**

**DOMINGO MUMBRÚ**

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS  
BARCELONA

Telegramas } DOBRÚ  
Telefonemas }

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

**Manuel G. Morán**

**EFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA**

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

Aceites para la Marina MOBIL OILS

Empaquetaduras y juntas BELDAM

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

**San Juan de Nieva (Avilés)**

Telegramas } MORÁN-AVILÉS  
Telefonemas }

# 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 } ANGELVAREZ APARTADO NÚM. 31  
Telefonemas }

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

VAPORES:  
Caruso... 1.350 Tons. Aida . . . . . 350 Tons.  
Lolina ... 400 " Mergerite, 270 "  
Africaña.. 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**

## NICANOR NOVAL HEVIA

**G I J O N**

MADERAS PARA MINAS  
SIERRAS MECÁNICAS  
Y CARBONES

**Armador del vapor C. HEVIA**  
220 tons.

**SANZ CRESPO, 25 Y 27**  
Teléfono 11-37

## TALLERES DE G. RIERA

**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-  
nataria de buques



Fletamentos



Agente de la Compañía  
Naviera

**SOTA y AZNAR**

Telegráficas: JESUSGARCIA

Teléfono 2484

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

# NETOL

LIMPIA METALES SUPREMO

VENTA EN DROGUERIAS  
FERRETERIAS Y EFECTOS NAVALES

## Viuda de Antonio López de Haro

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

Agente de:

Cía. Naviera SOTA y AZNAR, de Bilbao.

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

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

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

(Servicio regular entre los puertos del Golfo y España)

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

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

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

GIJÓN

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-1.º

Apartado 71 - Teléfono 18-00

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

Fábrica en

**LUCHANA - ERANDIO**

(Bilbao)

MARCA REGISTRADA



HOLZAPFEL

Unicos agentes y fabricantes

en España de las afamadas

Pinturas "HOLZAPFEL"

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

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

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

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

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

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

«FUNNEL PAINT». — Pintura ignífuga para chimeneas.

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

«DANBOLINA». «LAGOLINE». Esmalte «SUNLIGHT».

«UNION JACK». «ESMALTES PARA JUGUETES».

«PINTURAS Y BARNICES SECADO AL AIRE

LIBRE Y A LA ESTUFA». «BEDSTEAD PAINT»

(pintura para camas), «FURNITURE VARNISH».

«FURNITURE» ENAMEL» (barniz y esmalte espe-

ciales para muebles), «MOTOR PAINT». Pinturas

decorativas «LAGOMAT». Pintura al agua «ODI-

CO» (preciosos colores permanentes). Esmaltes y

Barnices «INTERLAC» a la nitrocelulosa y demás

productos nitrocelulósicos, «INTERPAST» A. y B.

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

Nuestras pinturas son las de mayor duración y de mayor rendimiento. SON, POR LO TANTO, LAS MÁS BARATAS.

Oficinas:  
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