



AÑO VI

GIJÓN 1.º DE ABRIL DE 1935

NÚM. 106

**ASTILEROS DEL ANTABRIG S.L.**

— **GIJÓN** —

ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE CONSTRUCCIONES NAVALES

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

**DIQUE SECO** Para toda clase de reparaciones, reconocimientos, limpieza y pintura de fondos.

GRANDES TALLERES DE CONSTRUCCIONES METÁLICAS,  
PUENTES, GRÚAS, ENTRAMADOS METÁLICOS, CUBRICIONES,  
MATERIAL FERROVIARIO, VAGONETAS, ETC., ETC.

—  
Soldadura Autógena y Eléctrica

**Calle de las Artes Gráficas**

**Teléfono 23-42**

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

ALMACENISTAS DE EFECTOS NAVALES

IMPORTADORES DE ACEITES  
Y GRASAS LUBRIFICANTES

Lubrificantes MONASTERIO Marca (Registrada)

Telegramas y Telefonemas: MONASTERIO

TELÉFONO 27-00 → APARTADO N.º 60

Marqués de San Esteban, n.º 22

GIJON

APARTADO 90

TELÉFONO 24-00

## A. PAQUET

TELEG } PAQUET  
TELEF } PAQUET

CONSIGNATARIO

MUELLE, 2-4-6 - GIJÓN

AGENTE DE ADUANAS

Compañía Trasmediterránea

C.º G.º Transatlantique

PENÍNSULA - AFRICA - CANARIAS

CUBA - 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

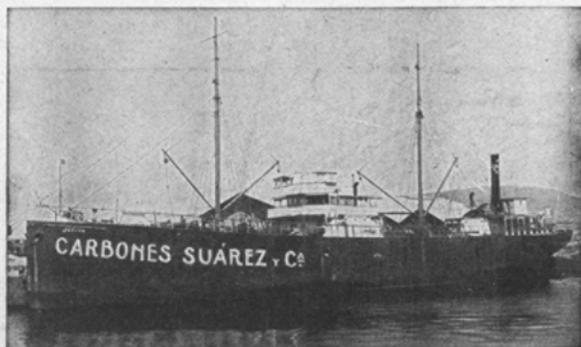
Reservado para la leche en polvo

## “SAM”

Sin rival entre sus similares, por su calidad, por sus precios y por sus condiciones de conservación que la hacen insustituible para las

travesías marítimas

Fábrica en Renedo (Santander)



## 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

FACTORIA NAVAL

HIJOS DE J. BARRERAS, S. A.

VIGO

Maquinaria :-: Calderería :-: Fundición  
Varaderos :-: Construcciones metálicas

Especialidad en Buques pesqueros

## SENABRE

CORDELERÍA Y REDES  
VAPORES PESQUEROS

VILLAJYOUSA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

TELÉFONOS:

CADIZ: Plocía, 13.

N.º 2734

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

N.º 2724

VILLAJYOUSA (Casa Central).

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

## “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.

## FILATURAS VALENCIANAS REDÓN, S. A.

Fábrica en Paterna - Telf. 22

Valencia, Ruiz de Lihory, 7 - Telf. 15453

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



Confección de Artes para la Pesca de «PAREJA», «TRAWLER», «BACA» y demás aparejos de arrastre. Píolas, palangres, Trasmallos, Sondas, Malletas, etcétera, etcétera. Las características de nuestros géneros son la calidad insuperable y los mejores precios.



# "EL ÁNCORA"

## EFFECTOS NAVALES

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

ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

**GIJÓN**  
MUELLE, 30

**TELÉFONO 31-38**

**Direc. Telg.: ÁNCORA**

### BANCO MINERO INDUSTRIAL DE ASTURIAS GIJÓN

CAPITAL: 10.000.000 DE PESETAS

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

Compra-venta de monedas y billetes extranjeros  
CAJA DE AHORROS

Intereses que abona: 3 por 100 anual

Dirección Telegráfica: BANMINAS

### ABAITUA Y COMPAÑIA

Representantes de la Sociedad Metalúrgica DURO - FELGUERA

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

SEGUROS MARÍTIMOS

Telegramas "Abaituaco" - Teléfono 15.755

BILBAO - Plaza Elíptica, n.º 1

# 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

## “Fundición Guillermo”

Funde piezas hasta 1.500 kilos de peso en hierro y bronce

Garantiza piezas exentas de poros

TELÉFONO 1831  
APARTADO 220

Taller:  
Marqués de San Esteban  
Vías de Fomento

**GIJÓN**

# VAPORES COSTEROS (S.A.)

## BILBAO

Servicio regular entre los puertos de Pasajes, San Sebastián, Bilbao, Santander, Gijón, Musel, Avilés, San Juan de Nieva, Luarca, Navia, Tapia, Ribadeo, Vegadeo, Foz y Vivero.



### VAPORES

MARTA JUNQUERA . . . . .	700 tons.	LALIN . . . . .	160 tons.
MARIA SANTIUSTE . . . . .	560 »	TONIN . . . . .	160 »
MARIAVI . . . . .	380 »	ROSITA . . . . .	150 »
JOSE G. TREVILLA . . . . .	280 »	AMADA . . . . .	140 »
LOLA . . . . .	260 »	CONCHITA . . . . .	120 »
MAGDALENA . . . . .	260 »	ANGELES . . . . .	120 »
CARMEN . . . . .	260 »	PRUDENCIA . . . . .	120 »
PACO GARCIA . . . . .	220 »	JOAQUINA . . . . .	120 »

### FLETES ECONÓMICOS

PRINCIPALES AGENTES.-Gijón-Musel: José Fernández Ruiz; Avilés y San Juan: Angel Alvarez S. en C.  
Santander: Fernando García Castillo; Bilbao: Acha y Arregui; Pasajes: Cecilio Letamendia



AÑO VI

GIJON 1.º DE ABRIL DE 1935

NÚM. 106

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

UNA OBRA BENEFICIOSA

## El Instituto Nacional de Combustibles líquidos

En nuestro número anterior nos ocupábamos de la imperiosa necesidad de reconstruir el Instituto del Carbón, de Oviedo, destruído en el pasado movimiento revolucionario, y como si nuestro sentir estuviera también en el ánimo del Gobierno, hemos sido gratamente sorprendidos con un Decreto del Ministerio de Industria y Comercio aprobando el Reglamento del Instituto Nacional de Combustibles líquidos, que aparece insertado en la «Gaceta» del 16 de marzo último.

Como recordarán nuestros lectores, el Decreto de la Presidencia del Consejo de Ministros de fecha 31 de agosto del pasado año, sobre fabricación de combustibles líquidos nacionales, establece, en su artículo 22, que la Comisión encargada de informar al Gobierno sobre los proyectos que con las solicitudes de concesión de cupos de fabricación se presenten, ha de proponer la forma de constitución de un Instituto Nacional de Combustibles líquidos, con todas sus organizaciones y laboratorios de alta investigación, de aplicación técnica de las experiencias y resultados obtenidos en España y en el extranjero, de control de fabricación en relación con tipos y calidades,

y cuanto se considere necesario para la función, que adaptada a nuestras peculiaridades nacionales, le corresponden.

La citada Comisión ha emitido su informe y de acuerdo con éste el Ministerio de Industria y Comercio ha establecido las bases del mencionado Instituto, cuyo interés nacional venimos exponiendo desde hace tiempo, ya que de este modo iremos parejos a los demás países que se ocupan de la producción de hidrocarburos líquidos partiendo de carbones o pizarras bituminosas, orientación que se impone a la industria hullera mundial para que salga de su actual atonía.

En grandes rasgos, el objeto y fines del Instituto Nacional de Combustibles líquidos, organismo que estará afecto a la Dirección general de Minas y Combustibles, serán los de investigación, enseñanza e información relacionados con tales productos y con sus materias primas: realizar estudios e investigaciones de orden científico y tecnológico, geoquímico y de yacimientos petrolíferos y bituminosos; asesoramientos industriales; relacionado todo ello con combustibles líquidos, etc. etc. Procurar la más adecuada instrucción de todo el perso-

nal que en España se ocupa de esta clase de combustibles. Asesorar al Estado, Corporaciones y particulares en cuantos asuntos hagan referencia a los medios por los cuales pueda incrementarse la provisión nacional de combustibles líquidos y su mejor aprovechamiento. Colaborar con organizaciones nacionales y extranjeras; difundir los resultados de la investigación, así como también contribuir a la alta misión del Comité de Combustibles y aprovechar a cuantos fines puedan afectar a la producción y consumo de combustibles líquidos.

El Instituto también tendrá a su cargo los estudios, investigaciones y asesoramientos relativos a materias, primas, productos, subproductos y residuos en sus aspectos de control de calidad y fijación de métodos para el mismo, así como en todo cuanto al aspecto científico se refiera a comprobación de laboratorios sobre nuevos métodos de fabricación, aprovechamiento y depuración. Se ocupará asimismo de estudios de investigación geoquímica, en relación con yacimientos de combustibles líquidos, de primeras materias para su obtención, etc. etc.

Para la instalación y sostenimiento del Instituto se contará con los recursos que figuran en los presupuestos del Estado; con las subvenciones o donativos que se asignen por otros organismos oficiales o entidades particulares y con los ingresos producidos por trabajos o asesoramientos que se le encomienden. De acuerdo con esto, el Monopolio de Petróleos contribuiría, según determina el con-

trato de arriendo con el Estado, y también lo harán los productores de combustibles sólidos y líquidos.

La creación de este organismo vendrá a llenar un vacío que desde hace tiempo se sentía, ya que si bien el antiguo Instituto del Carbón hacía una labor muy plausible y hasta superior a los medios con que contaba, la falta de suficiente ayuda económica impedía un más amplio desarrollo de su función, no sin que los hombres que trabajaban en aquella obra se sacrificasen para lograrla. Pero ahora, ya creado el Instituto de Combustibles líquidos, contaremos con el elemento alrededor del cual puede decirse que girará la riqueza hullera, pues lo que precisamente requiere ésta es de una orientación en armonía con el avance industrial, y en este sentido, el carbón tiene cerrado el paso por los combustibles líquidos que continuamente le ganan terreno, por lo cual hacia esa transformación es a la que ha de llevarse la susodicha actividad, so pena que pretendamos verla pronto reducida a la nada, rumbo a la cual camina a pasos agigantados. España, por la crítica situación de su industria hullera, es la nación más llamada a realizar esta labor.

Póngase, pues, manos a la obra de construcción y funcionamiento del Instituto Nacional de Combustibles líquidos, y que tanto el Estado como los organismos oficiales y particulares no escatimen su ayuda moral y económica, puesto que de ser así pronto veremos el resultado beneficioso de su creación.

## ANTONIO SUARDIAZ VALDÉS

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

*Servicio de cabotaje entre puertos del Cantábrico*

### F L O T A

Vapor "Villamanrique" ..	2.200 Tons.		Motonave "Goya" .....	155 Tons.
Motonave "Cervantes" ..	240 —		— "M. Benlliure" ..	152 —
— "Zuloaga" ....	240 —		— "Capricho" .....	135 —
— "D. Quijote" ..	225 —		Vapor .... "Melchuca" .....	120 —
— "Sancho Panza" ..	225 —			



# MERCADO DE FLETES



La demanda de buques en este sector es actualmente floja, impidiendo al tonelaje que acude a los puertos asturianos un desenvolvimiento normal, de ahí que siempre haya barcos disponibles de todos los tamaños y los navieros tropiecen con dificultades hasta conseguir su fletamento. Por otra parte, el tiempo primaveral disfrutado en la segunda quincena de marzo ha favorecido la navegación y los buques rindieron viajes con bastante rapidez, originándose con ello un mayor tonelaje disponible.

Los requerimientos de barcos son limitados para todas las direcciones, si bien hay más facilidad de fletar con destino a puertos del Cantábrico que para los del Sur y Mediterráneo, ya que para dichos sectores apenas si aparecen nuevas órdenes, pues el transporte de

cargamentos de carbón para allí es efectuado, casi en su totalidad, por buques propiedad de empresas mineras y otros que tienen contratos de antiguo para varios viajes.

No hay que reseñar variación alguna en los tipos de flete; éstos siguen colocados en las mismas cotizaciones que rigen desde hace tiempo, las que no es posible mejorar ante la escasez de fletamentos, pero tampoco reducir por lo alambicados que están los precios vigentes.

Apenas si hay demanda de tonelaje para viajes de retorno. Para cementos, abonos y sales no existen casi órdenes y otro tanto ocurre con la madera para minas, debido a las muchas existencias que de esta última mercancía hay en Asturias, dando lugar a que algunos barcos tengan que regresar en lastre desde los puertos de Galicia.

---

## ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

---

### GIJÓN a

Pasajes.....—Vp.	550 ts.	Ptas. 11,—	Norte
San Sebastián...—»	400 ts.	» 11,50	Langreo
Zumaya.....—»	180 ts.	» 13,75	Id.
Bilbao.....—»	400 ts.	» 11,—	Id.
Id.....—»	400 ts.	» 10,50	Id.
Id.....—»	300 ts.	» 10,50	Norte
Coruña.....—»	460 ts.	» 10,—	Langreo
Vigo.....—»	500 ts.	» 13,50	Id.
Cádiz.....—»	1.500 ts.	» 13,50	Id.
Sevilla.....—»	1.200 ts.	» 14,50	Id.

### PRAVIA a

Pasajes.....—Vp.	800 ts.	Ptas. 10,50
Bilbao.....—»	3.000 ts.	» 7,—
Id.....—»	1.000 ts.	» 8,—
Id.....—»	200 ts.	» 10,50
Coruña.....—»	850 ts.	» 9,50
Vigo.....—»	900 ts.	» 11,75

### RETORNOS:

Leixoes-Musel...—Vp.	500 ts.	asfalto	Ptas. 19,50
Huelva-Gijón...—»	400 ts.	sal	» 14,—
Lisboa-Musel...—»	1.000 ts.	chatarra	» 18,—
Villagarcía-Musel...—»	500 ts.	pinos	» 9,—
Bilbao-Musel...—»	400 ts.	mineral	» 5,—

# HIJOS de 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 Transmediterránea, de Isaac's Line y de la Compañía Neptunia.

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

**TELÉFONO núm. 20**

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

## TALLERES DEL ASTILLERO

SOCIEDAD ANÓNIMA

ASTILLERO (Santander)

MATERIAL PARA FERROCARRILES

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

## DIQUE SECO

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE BUQUES

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES DE

MÁQUINAS, CALDERAS, ETC.

MAQUINARIA Y MATERIAL PARA OBRAS

PÚBLICAS Y PUERTOS

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: TALLERES

DIRECCIÓN POSTAL: APARTADO N.º 10

ASTILLERO (SANTANDER)

TELÉFONO NÚM. 20



# MERCADO DE CARBONES



Si bien pareció en algunos días la demanda de carbones más animada que antes, esta reacción fué breve y actualmente los pedidos son en cantidad insuficiente para colocar toda la producción de las minas de Asturias. No se llega, desde luego, a reunir mayores «stocks», pero tampoco es posible deshacerse de los ya existentes. Las galletas y granzas son las clases más favorecidas por requerimientos, colocándose en su totalidad; para cribados y menudos la demanda es bastante floja sobre todo para los primeros citados que apenas si tienen compradores.

En conjunto, el mercado hullero de esta región carece de solidez suficiente para que la industria tenga natural desenvolvimiento, que no se logrará hasta que la demanda esté por lo menos en armonía con la producción actual, pero al ser aquella inferior a ésta y dar lugar a la formación de «stocks» en el solo transcurso de cuatro meses, ya que a primeros de diciembre último no había existencias disponibles, como se comprenderá, la situación de gran parte de las empresas mineras continúa siendo crítica.

Los embarques de carbón por estos puertos durante la tercera decena de marzo fueron semejantes a la anterior, alcanzándose los tonelajes siguientes: por Gijón-Musel, 50 mil 438; por San Esteban de Pravia, 16.940, y por Avilés, 16.240 tons.

Al comenzar el mes hay poca concurrencia de buques para el cargue por los distintos turnos, permitiendo esto que las esperas sean relativamente breves, ya que la demora en los despachos no será superior al promedio de una semana.

Los carbones para industrias libres pueden obtenerse con alguna rebaja sobre los precios oficiales, bonificación que oscila entre dos y tres pesetas por tonelada para los menudos. Las cotizaciones que rigen para las industrias obligadas son los siguientes:

	Sobre vagón	Franco bordo
Cribado y galleta	49,90 ptas.	58,15 ptas.
Granza . . . . .	40,90 »	49,15 »
Menudo . . . . .	36,30 »	44,55 »
Briqueta . . . . .	55,30 »	63,55 »

## 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

# BALANCE DE 1934

## La importación asturiana de madera para minas

Como en años anteriores, hemos obtenido de la Asociación Patronal de Mineros Asturianos los datos correspondientes a la importación de madera para minas durante el año último, que exponemos a continuación. Pero antes vamos a analizar los motivos que han influido para que haya experimentado tan considerable descenso la susodicha importación, que comparada con la del año 1933 que, por cierto, fué también inferior en unas 50.000 toneladas al ejercicio antecesor, se observa una baja que asciende a más de 40.000. Los factores que han influido en este sentido fueron, primeramente, la restricción de producción impuesta a la industria hullera, y después, el movimiento revolucionario del pasado año, ya que desde primeros de setiembre, que se declaró un conflicto obrero en los muelles de Gijón-Musel, hasta los últimos días de diciembre, puede decirse que las importaciones estuvieron paralizadas.

Publicamos a continuación datos estadísticos que corresponden al 80 por ciento de las importaciones de madera, porcentaje de suministros que hace la Asociación Patronal a las minas de esta región; queda un 20 por ciento que es abastecido por varios particulares:

AÑOS	BUQUES	TONELADAS
1933 . . . . .	588	98.602,18
1934 . . . . .	436	64.600,99
Diferencia en — .	152	34.001,19

Esta mercancía se recibió durante el año por los tres principales puertos de esta región y por vía terrestre en la siguiente proporción:

Gijón-Musel . . . . .	63.220,39	toneladas.
Avilés . . . . .	574,40	»
S. Esteban de Pravia . . . . .	797,20	»
Vía terrestre . . . . .	9.541,50	»
TOTAL TONS. . . . .	74.142,49	»

La madera fué distribuída entre las diferentes empresas hulleras asturianas constituyendo 1.945.785 piezas recibidas.

Se han empleado, para el transporte de estos pinos desde el puerto de descarga hasta las minas consumidoras de los mismos, los siguientes vagones:

De la Compañía de Langreo . . . . .	9.237
» » » del Norte . . . . .	2.202
» » » » Vasco . . . . .	538
TOTAL EN 1934 . . . . .	11.977
TOTAL EN 1933 . . . . .	14.007
Menos en 1934 . . . . .	2.030

Los efectos del aminoramiento habido en la colocación de estas maderas han sido muy sensibles en la navegación, puesto que se efectuaron 152 viajes menos que en 1933; también los ferrocarriles dejaron de emplear 2.030 vagones en el año pasado y en cuanto a la región de Galicia puede calcularse fácilmente cuál habrá sido el descenso de jornales sufrido en las operaciones de tala, sierra, carga de pinos, etc., etc.

Para terminar, diremos que de Vizcaya se recibieron 251.000 piezas y que en el año actual espérase incrementar las importaciones de aquella procedencia, confiándose en llegar al número de 500.000.

## ECONOMÍA DEL CARBÓN

# ¿UNA INDUSTRIA ARTIFICIAL?

POR VICTORIANO CASTAÑO SANJUAN

Los economistas que se han ocupado de estudiar con preferencia la industria en general, han hecho de la misma diversas clasificaciones según el fin que se propusieron obtener o de acuerdo con la orientación activa de aquella, pero ninguno deslindó—porque sería absurdo—en una agrupación a las industrias artificiales y en otra a las naturales.

Say, por ejemplo, distingue en su conocida ordenación tres tipos de industrias: la agrícola, la manufacturera y la comercial. Roscher agrega a esta clasificación dos grupos más que denomina industrias extractivas y locomotivas.

Dunoyer las divide en subjetivas y objetivas, incluyendo entre las primeras a todas aquellas que actúan sobre la materia y agrupando entre las segundas a las que hoy se acostumbra a denominar profesiones liberales, como las de médicos, abogados, maestros, etc.

Cauwes, distinguía una «gran industria» si resultaba evidente el predominio del elemento capital sobre el elemento trabajo y una «pequeña industria», si se producía el caso contrario, es decir, si el trabajo personal era predominante sobre el capital.

Más modernamente se ha introducido una nueva clasificación en industrias biológicas (agrícolas, zootécnicas y de fermentaciones), industrias físicas (mecánicas, ópticas, térmicas y eléctricas) e industrias químicas (químico-orgánicas y químico-inorgánicas).

Atendiendo predominantemente a un orden histórico, se han clasificado en: industria doméstica (familiar), industria a domicilio (el artesano produce para un contratista), industria manufacturera (de manufacere), y finalmente la industria fabril, caracterizada por el empleo del motor mecánico.

No han sido solo los economistas quienes se han ocupado de dar normas más o menos acertadas para la sistematización científica de las industrias. En íntima relación con la economía, la geografía económica ha intervenido en esta cuestión, como en el caso de los eminentes geógrafos Ritter y Ratzel que con gran acierto sin duda, han propuesto para dar más completa unidad a cada grupo industrial, los cuatro siguientes:

«Industria destructora», que comprende aquellos aprovechamientos de riqueza que espontáneamente ofrece la naturaleza y que no llevan anejos una compensación o sustitución para impedir el agotamiento total de la misma. Entre ellas se encuentran la minería, la caza, la pesca, etc.

«Industria reproductora», esencialmente integrada por las industrias agro-pecuarias, en donde si bien se aprovechan las riquezas ofrecidas por la naturaleza, el hombre con el cultivo de la tierra aumenta, dirige y mejora la gran fuerza reproductora de aquélla, tanto respecto a los vegetales como a los animales.

«Industria transformativa», que comprende las industrias que aprovechando los productos obtenidos por alguna o algunas de las comprendidas en los dos grupos anteriores, los modifica en las sustancias o en la forma por procedimientos físico-químicos.

Y por último la «Industria conmutativa», llamada también industria comercial, que abarca todas las que esencialmente se dedican a las actividades del cambio.

Como podemos observar, todas estas clasificaciones parten del concepto genérico de industria, que es «la acción del hombre sobre el mundo material» y por tanto confirmativas de

lo que ya sentábamos en nuestro comentario anterior, o sea, que por tratarse de acciones humanas sobre la materia, resultaban todas y cada una actos artificiales.

En lo político, y salvando como es lógico el concepto particular que se tenga sobre los fines del Estado, estimamos por demás inmerecido ese calificativo de conmiseración que se ha querido incrustar a una industria que tendrá todos los defectos orgánicos que se quiera, agravados con una pobreza natural de sus yacimientos, pero que cumple mejor que muchas otras dos de los fundamentos de todo negocio industrial, considerado en orden a la conveniencia patria: ser un aprovechamiento de riqueza eminentemente nacional y tener la nación capacidad bastante para absorber su total producción. ¿Qué más cabe pedir?

No son pocas las industrias nacionales protegidas que incumplen algunas de esas esenciales bases, y a veces las dos, que sin embargo gozan de beneficiosa protección estatal. Hay múltiples ejemplos para demostrarlo, en España y fuera de España: desde que la política del «dumping» cobró importancia, las industrias se han ido aferrando más y más a la idea de un nacionalismo cada día más exacerbado. Llega a su grado máximo en estos momentos con el régimen de contingentes aplicado a los últimos Tratados Internacionales de Comercio, que no son sino un reflejo de aquellos antiquísimos trueques que nos refiere la Historia de la humanidad al tratar de las eras semi-salvajes, cuando se canjeaban cosas, primero entre tribus vecinas y luego entre ciudades.

¿Se encuentra España tan sobrada y pletórica de vida industrial para renunciar candorosamente a la riqueza del subsuelo astur? ¿Es que si Alemania, Inglaterra, Francia, etc., nos

compran frutas, verbigracia, no lo hacen a cambio de que nosotros les adquiramos maquinaria, productos químicos, automóviles, material eléctrico, etc.? Y si despoblamos a Asturias por cierre de sus minas, ¿quién consumirá la maquinaria, los camiones, y el material que ahora absorbe, para que podamos sostener el nivel del mercado frutero?

Porque lógicamente, si disminuimos la capacidad nacional de consumo, también nos disminuirán su adquisición las demás naciones y nuestra exportación bajará proporcionalmente. ¡A no ser que plantemos naranjos en los Picos de Europa...!

Precisamente este tema de la exportación frutera española, viene siendo otro de los que se ha querido aprovechar tendenciosamente enfrentándole con el del carbón nacional y que, sin embargo tomado así, encierra otra gran injusticia que prometemos salvar más adelante. El desconocimiento de los problemas en su propia raíz y la aceptación de juicios poco meditados, conducen a estas situaciones verdaderamente angustiosas en que se ven acorraladas algunas importantísimas industrias.

Si examinamos, por ejemplo, el caso de Egipto, vemos que según la última estadística oficial adquirimos mercancías por valor de muy cerca de veinte millones de pesetas anuales y en cambio sólo vendemos a este país unas 250 mil pesetas en igual período. ¿Por qué? Porque los artículos de exportación españoles también se producen allí y no les interesa su adquisición. ¡Ah!, pues los artículos que España produce tampoco nos interesa importarlos ni de esta ni de la otra nación.

Pero dejemos el análisis y resumen de todo lo comentado hasta aquí para nuestro próximo artículo.



**SOCIEDAD ANONIMA DE**  
**Motores Deutsche Werke**  
 Dirección: BARCELONA - Provenza, 314



# MERCADOS EXTRANJEROS



## FLETES

Aparece con mejores perspectivas la situación del mercado de fletes señalándose una indudable tendencia positiva con respecto a la impresión indecisa que recogíamos la quincena anterior. Y eso que aún obra un factor de desmoralización en todos los mercados de transacciones internacionales, en los de fletes lo mismo que en los demás tráficos: la desvaluación de que se ven amenazadas algunas monedas, como el belga, por ejemplo, y las tendencias inflacionistas que se ciernen sobre las valutas de muchos países. Expedientes artificiosos con que se pretende inútilmente la conquista del comercio exterior, sobre esta medida de la moneda insegura y depreciada.

Estos últimos días era buena la demanda del Plata, siendo firmes las posiciones inmediatas y aún las de todo el mes de abril. Se hacen fletes de San Lorenzo a varios puertos del R. U. buque de 7.000 tons. para fines de abril, con un cargamento de granos a razón de 15/9. De Necoche y Mar del Plata a Amberes, otro del mismo tonelaje, también granos, abril 18 al 25, a razón de 15/6.

Permanece el sector norteamericano en las mismas condiciones de pesadez que venimos registrando quincenas y quincenas sin asomo de mejores perspectivas. Sólo algunas tentativas y embarques muy escasos de hierro de desguaces; pero la mayor parte de los días las cotizaciones son meramente nominales. Hay, en cambio, relativa demanda por los cargadores de azúcar y se consiguen fletes de 6.000 tons., desde Santo Domingo a R. U. y Continente a un tipo bastante remunerador, 13/—.

En los mercados orientales ha vuelto a darse cierta actividad, mejorando en general, por la demanda más activa de los cargadores australianos. Se fleta de la Australia Occidental al Mediterráneo, R. U. y Continente, al tipo de 19/6.

## CARBONES

La quincena comenzó en el mercado de Gales muy activa, tuvo luego días paralizados y con altibajos estaba finalizando en el momento que escribimos. La mayor parte de las variedades de menudos tienen una demanda enrarecida mientras que los tamaños medianos aparecen mejor situados, debido sobre todo a las restricciones en su producción. Coques se cotizan mejor, pero aglomerados en cambio se ofrecen en exceso. La madera de minas, deprecia sus tipos por virtud de la irregularidad y restricción de los trabajos en las cuencas.

En el sector de Swansea no se ha manifestado todavía la reanimación que se esperaba cuando las negociaciones con Italia se delineasen con claridad; bien es verdad que aún no se ha llegado a un concreto, en las negociaciones que los delegados ingleses están celebrando en Roma con los interesados italianos y los elementos oficiales. La nota optimista en esta sección es el consumo de autracitas del Canadá, donde se mantiene la buena cifra del año anterior, a pesar de la desatentada competencia de los carbones de Alemania, que se presentan a veces en condiciones de irresistible competencia. Las antracitas, calidades superiores, mantienen buenos tipos; lo contrario sucede en las inferiores. Bien las grancillas y excesiva oferta de «cobles». Es poca la demanda de «carboneras».

Es buena la situación en el mercado de Newcastle para aquellos tipos de consumo interior, pero es irregular y negativa la demanda de los mercados extranjeros. Los tipos primeros y medianos de Tyne se cotizan favorablemente, pero los de vapor de Durham se ofrecen demasiado; los menudos sostienen sus precios a pesar de los «stocks» excesivos.

Siguen ofreciendo una nota optimista los cribados en el sector de Glasgow y en general los tipos Fife y Lothians.

## La jornada de ocho horas en la marina mercante

Convocada por la Oficina Internacional del Trabajo, se ha reunido hace pocos días la Comisión paritaria marítima, compuesta por representantes de las organizaciones internacionales de armadores y de marinos. Esta reunión la ha presidido el Sr. Michelis, presidente del Consejo de Administración de dicha Oficina.

En la reunión marítima que debía celebrar este año la Conferencia Internacional del Trabajo, figuran, entre otros temas, la aplicación y la adaptación a los trabajadores del mar de la jornada de ocho horas y la semana de cuarenta y ocho.

Las organizaciones patronales han pedido que en el orden del día de esa Conferencia se incluya la cuestión de los efectivos de las tripulaciones, que estiman ligada a la de reglamentación de las horas de trabajo.

La reunión celebrada estos días por la Comisión paritaria marítima tenía que resolver sobre esa demanda de los patronos, y después de extensas discusiones se acordó por unanimidad solicitar del Consejo de administración de la Oficina Internacional del Trabajo lo siguiente:

1.º Incluir en el orden del día de la próxima reunión especial marítima, la cuestión de los efectivos de las tripulaciones para que puedan estudiarse en conjunto el problema de las horas de trabajo y el de los efectivos.

2.º Convocar, antes de esa reunión, y a más tardar en noviembre próximo, una asamblea técnica preparatoria tripartita (gobiernos,

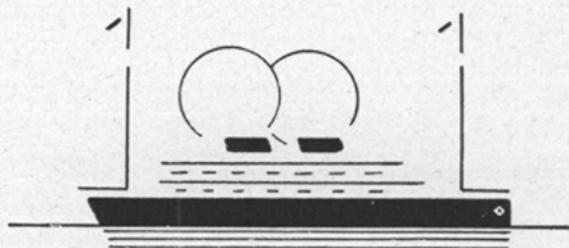
armadores, marinos) encargada de estudiar el problema de los efectivos en relación con la duración del trabajo a bordo de los barcos.

3.º Someter a dicha reunión asimismo la cuestión de los permisos pagados a los marinos.

4.º Convocar después la reunión marítima especial de la Conferencia, durante el otoño de 1936, con un orden del día en que figuren todas las cuestiones ya examinadas en primera discusión en 1929, añadiendo la de los efectivos y la de los permisos pagados, que se inscribirán en el orden del día de la Conferencia como sometidos a segunda discusión.

\*\*\*

Todos estos asuntos son de un interés esencialísimo, dada la crisis que atraviesa la navegación, crisis a que no podrá hacerse frente de no poner en ello verdadero interés los elementos más interesados, como son los armadores y los marinos, por lo cual unos y otros deben sacrificarse, perdiendo cada uno algo de su derecho en beneficio del bien común.



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

# Los subsidios mal orientados

ROOSEVELT Y LA MARINA MERCHANT DE NORTEAMÉRICA :-:

Las famosas medidas salvadoras de Roosevelt, no perdonan tampoco a la marina mercante de su país, envuelta en una red de disposiciones y de reglamentos, que pretenden salvarla de la crisis, allí tan grave y tan prolongada como en todas partes y más si cabe todavía. Pero hasta ahora tales medidas han sido de palmaria ineficacia y el Presidente ha expuesto recientemente su disgusto pretendiendo que el desfavorable resultado consiste en una errónea interpretación y administración de lo que han sido sus propósitos con respecto a la marina y al tráfico marítimo. Para poner las cosas en su sitio se va de nuevo a un «verdadero subsidio», fundamentado en estos tres puntos:

Los subsidios concedidos por otros países a sus flotas, arruinan la de EE. UU.; argumento tópico que justifica siempre estas medidas de protección, como la defensa, justifican y precipitan las de guerra y agresión sin que a la larga se sepa cuál es el efecto y cuál la causa.

Si los EE. UU. se vieran en frente de una guerra que no participaran, su comercio quedaría anquilosado por falta de una base firme.

Y en el caso de una guerra, el país necesitaría de buques mercantes auxiliares para articular su comercio en esos difíciles momentos.

Todos estos argumentos pueden aplicarse a cualquier país del mundo.

El Presidente, con la amplitud de facultades que caracteriza los regímenes presidencialistas, se ha dirigido al Congreso recomendándole la mayor celeridad en la aprobación del

contrato Postal con la marina, proyecto de préstamos para la construcción naval y «reorganización de la administración marítima sobre bases adecuadas a las nuevas exigencias del tráfico».

El préstamo que se había concedido para construcciones navales, fué en rigor un fracaso doloroso y estéril. Apenas se construyeron buques, amparándose en esas leyes protectoras que perseguían este objetivo y en los desembolsos hubo manifiestas irregularidades; «algunas compañías, dice textualmente el Presidente, han incurrido en abusos que estoy dispuesto a terminar». Esa falta de honestidad en las prácticas administrativas y distribución de subsidios, ha llevado al fracaso sus remedios aplicados a la marina mercante.

La ayuda que el Estado va de nuevo a conceder a la marina es, como decimos al principio, un verdadero subsidio, si la decisión presidencial consigue vencer la resistencia del Congreso entregado, al parecer, a intereses opuestos.

LA REUNIÓN ANUAL DE LA CÁMARA DE NAVEGACIÓN DE INGLATERRA :-:

En la última reunión anual de la Cámara de Navegación de Inglaterra al resumir los discursos, su presidente Sir Willian Beveridge dedicó la mayor parte de su peroración a los graves problemas económicos que son la preocupación de los asociados y especialmente a la parquedad con que los subsidios oficiales se administran, cuando se trata de la marina mercante. «La ayuda a esta rama de la actividad, se nos dispensa limitada en el tiempo y en la cantidad. Todo está estudiado de

tan cicatera forma, que al menor aumento de los fletes, la subvención disminuye.

Estaría bien este cuidado de los intereses del contribuyente, que al fin y al cabo a su costa se conceden las ayudas y subsidios, si a otras ramas del trabajo nacional no se le diere el dinero sin medida y sin tasa. A la agricultura se le conceden millones y millones de libras pretendiendo aclimatar cultivos imposibles en la Isla, sin advertir que para sostenerlos luego es preciso acudir a las restricciones aduaneras de estos mismos productos extranjeros y que los países a quienes de ordinario se los tomamos responden en la misma forma a nuestra metalurgia, a nuestros tejidos y a nuestros carbones, nervio principal de nuestra exportación. Y todo ello, en definitiva, produce la crisis de la marina por asfixia de este comercio. Se pretende explicarlo con la necesidad de la subsistencia de la población inglesa, para el caso de un bloqueo guerrero; pero nuestra marina puede forzarlo ayudado por «la primer es-

cuadra del mundo». La explicación es más sencilla y no se ha querido ver clara. La población agrícola es el principal contingente electoral. Las mayorías parlamentarias pretenden conquistar la voluntad de nuestros agricultores para el momento de las elecciones. Comprendemos que ese es el talón de Aquiles de los regímenes democráticos. Pero de todas formas bueno será hacer constar nuestra protesta para evitar que el daño se extreme. Los subsidios que se dan a la marina, con la máscara de una prudente administración pública, se derrochan luego en actividades menos importantes para la prosperidad y para la vida de Inglaterra. Esos subsidios mal administrados y torpemente concedidos, están arrebatando el tráfico a nuestros buques y amarrándolos ociosos en los puertos.»

J. C.

ANUNCIESE EN «ASTURIAS MARÍTIMA» Y ASÍ TENDRÁ GRAN EFICACIA LA PROPAGANDA QUE REALICE



**LA CONSTRUCTORA GUIPUZCOANA S. A.**

**Pasajes de San Pedro**

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE  
BUQUES, MAQUINAS Y CALDERAS

PROYECTOS Y PRESUPUESTOS  
GRATUITOS

INTERESA CONOCER a cuantos tienen relación con  
asuntos marítimos el libro

**“MARINA CIVIL”**

(OBRA DOCUMENTADA)

Por **JOSE MANTECA ROQUER** (Abogado y ex-diputado a Cortes)

Para pedidos dirijanse a **ASTURIAS MARÍTIMA**, apartado 232 o a su autor, Ciscar, n.º 12  
Valencia, remitiendo 5 pesetas por giro postal. También de venta en las principales librerías

# Tonelaje amarrado y tonelaje anticuado

## El punto de vista inglés sobre la cuestión

### EN LOS ÚLTIMOS MESES DISMINUYÓ EL TONELAJE RETIRADO

¿A cuánto asciende el tonelaje anticuado? La reducción habida en el tonelaje amarrado en todo el mundo durante el tercer trimestre de 1934, que son los últimos datos rigurosamente comprobados, llega a 415.877, de 115 buques, de los cuales 120.089 tons. eran inglesas. En los primeros nueve meses del año, la disminución, por múltiples causas, fué de 1.551.000 tons. gruesas, de las cuales menos de un tercio, 472.000, eran inglesas. El año anterior, 1933, en sus primeros nueve meses, esas cifras eran 2.059.000 tons. de las cuales 523.000 eran inglesas también. Puede advertirse que las cifras inglesas son aproximadamente las mismas para los dos años, pero en cambio, la cifra global, es diferente en cerca de medio millón de tons. entre 1933 y 1934.

El tonelaje inglés desguazado, condenado, etc., en los nueve meses fué de 462.002 toneladas, es decir, 47.000 tons. por mes, mientras en el año 1933, llegó a las 53.000 tons. mensuales. El tonelaje extranjero en análogas circunstancias, fué en 1934 de 891.214 tons. lo que representa mensualmente un promedio de 98.000 comparado con un promedio mensual de 147.000 en el año anterior.

Es comprensible que el tonelaje inglés desguazado en 1934, haya sido menor que el desguazado en 1933. Durante los últimos tres

años, había sido retirado mucho tonelaje sin reemplazarlo, en una proporción que ha llevado a la marina inglesa a una cifra por bajo de la cual no podría caer, sin plantear un grave problema a la economía nacional y una clara amenaza de peligro para el aprovisionamiento y las necesidades del país, lo mismo en tiempo de paz que de guerra.

Todo el mundo suponía ya que la cifra de desguaces en Inglaterra disminuía y ahora las anteriores cifras de origen tan autorizado como el Lloyd evidencian la realidad de esos fundados supuestos.

### POR QUÉ SE SOSTIENE EL TONELAJE ANTICUADO ::

No hay, en realidad, tonelaje anticuado en el pabellón de Inglaterra, aunque esta nación tenga amarrados en sus puertos más de 800 mil tons. gruesas. El tonelaje excesivo que hoy existe es de unos 15 millones; está todo bajo pabellón extranjero, no inglés, y por lo menos en dos terceras de sus partes, es insertible o anticuado. ¿Por qué se obstinan los armadores extranjeros en retener con pérdida de entretenimiento ese tonelaje anticuado?

La explicación nos la da el Hon. Joseph Maclay, en la última reunión de la Cámara marítima, al referirse al proyecto de racionalización propuesto por Lord Essendom. Según la autorizada opinión de aquel prestigioso técnico de la política naval inglesa, lo que ocurre

se debe «a que es general en todas partes la creencia de que la depresión está a punto de ser remontada y que no ha de exceder la anomalía de este año; algunos gobiernos abundando en este optimismo consideran que debe mantenerse a toda costa el actual nivel de tonelaje, sin cuidarse si es o no excesivo, si es eficiente o inútil y si su explotación sería remuneradora». Es un certero diagnóstico del que se halla confirmación a través de la lectura y análisis de los datos del Lloyd's Register. La mayoría de los navieros ingleses están deseando que la Conferencia marítima internacional desenvuelva su proyecto de racionalización científica, adecuado a todos los países y creen sinceramente que bajo la presidencia de Lord Essendon, la tarea es hacadera y posible, si la buena voluntad le asiste y colabora.

Pero indudablemente hay algunos países extranjeros—por fortuna pocos—que persisten en la creencia de que si consiguen sostener su porcentaje actual de tonelaje anticuado, tendrán una ventaja cuando la Conferencia internacional se ponga a estudiar las bases de cifras de tonelaje que son las que decidirían la cantidad de contribución individual por países en el esquema de racionalización. No cabe duda—está claro en las aportaciones numéricas del Lloyd—que hay una masa de tonelaje extranjero anticuado que está alejándose de los mercados de desguace esperando una utilización de sus buques para las discusiones de proporción y porcentajes cuando la Conferencia se reúna. Tales esperanzas no se realizarán, nos atrevemos a profetizarlo.

J. THOMPSON.

Londres, marzo.

## 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**

## 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**

INFORMACIONES DE PUERTOS

# Estadística del puerto de Avilés en 1934

Este puerto asturiano registra un movimiento de buques y mercancías durante el pasado año que bien puede calificarse de halagüeño, pues no solo ha sostenido el tráfico del año 1933, sino que aún fué mejorado, lo que en los tiempos actuales, de aguda crisis, significa, aunque pequeño el aumento, un verdadero triunfo que pocos puertos podrán registrar.

Es necesario tener presente para destacar

lo que esto significa, el crítico estado de la industria hullera, mercancía básica del tráfico en los puertos de Asturias, y el movimiento revolucionario de octubre que tuvo paralizado durante más de un mes la industria y el comercio regional. Pero a pesar de ello, Avilés, ha conseguido hacer un balance mejor que el del año 1933, que por cierto también aquel fué superior al anterior.

MESES	MOVIMIENTO GENERAL DE BUQUES				MOVIMIENTO DE MERCANCÍA GENERAL		CARBÓN — Exportación Toneladas
	ENTRADA		SALIDA		Exportación Toneladas	Importación Toneladas	
	VELA Toneladas	VAPOR Toneladas	VELA Toneladas	VAPOR Toneladas			
Enero .....	100	101.540	220	94.740	1.946	10.912	53.876
Febrero .....	760	96.680	120	98.000	2.146	9.515	57.445
Marzo .....	—	83.150	650	74.720	2.711	6.870	48.663
Abril .....	850	126.780	270	115.850	1.844	7.503	67.669
Mayo .....	1.090	117.090	1.380	124.670	1.842	14.111	78.874
Junio .....	640	105.850	810	120.650	2.455	13.957	69.363
Julio .....	1.160	100.050	1.040	95.430	1.771	9.970	53.064
Agosto .....	750	86.310	470	90.820	3.478	9.169	54.135
Setiembre .....	—	123.600	400	107.550	3.205	13.425	51.938
Octubre .....	1.150	55.334	510	42.014	1.317	4.718	33.965
Noviembre .....	—	95.760	520	99.340	2.468	8.799	66.352
Diciembre .....	—	81.240	240	78.290	3.045	11.448	24.050
TOTALES .....	6.500	1.173.384	6.630	1.142.074	28.228	120.397	659.394
Año 1933 .....	5.700	1.080.560	5.290	1.041.510	25.942	111.238	626.743
Diferencia en más .....	800	92.824	1.340	100.564	2.286	9.159	32.651

**Agencia en Guipúzcoa**

## Sociedad Hullera Española

Jorge de Satrústegui  Pi y Margall, n.º 1 - San Sebastián

## INTERVIÚ INTERESANTE

# La varada de los «Mardomingos» en Cabo Juby

### LA FAROLA DESEADA... Y QUE NO LLEGA

Recientes están mis escritos en estas columnas sobre la petición de una farola y señales fónicas, ya que no existen—¿y por qué no?—en Cabo Bojador y en Cabo Juby.

Las varadas de los «Mardomingos» y el «Pedro»; el naufragio de un vapor francés, que navegaba en lastre desde la Rochelle a Dakar; el del «Iles de Los», perdido con 45.000 cajas de plátanos; el yate «Intrepide», y otros que hacen una lista dolorosamente larga, crispán los nervios y surge la protesta enérgica y sentida.

¿Por qué no se instalan un faro potente y señales fónicas en Cabo Juby?

\*\*\*

Llegaron a Cádiz algunos tripulantes de los «Mardomingos». Saludé a los maquinistas, quienes me facilitaron la interviú que sigue y que remito para ASTURIAS MARÍTIMA:

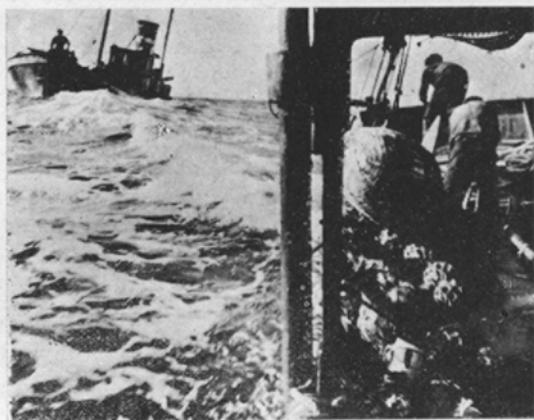
Los citados vaporcitos, que están valorados en cerca de medio millón de pesetas, constituyen lo que se denomina «pareja», y habían salido de Gibraltar. Navegaron sin novedad hasta el día 30 de enero, a las diez de la noche, hora en que sintieron el terrible encontronazo del casco del buque empotrándose en unos escollos que no habían advertido.

Había mar gruesa y frecuentes chubascos—dicen—y nos considerábamos lejos aún de la costa. No se veía absolutamente nada. La noche era cerrada por completo.

—¿...?

—Sí; teníamos a bordo un aparato eléctrico medidor de fondos; pero no había por qué ponerlo en movimiento. No temíamos nada.

Hemos leído en los periódicos un relato que alude a nosotros y que dice que primero embarrancó uno de los vaporcitos y luego el otro al acudir en su auxilio. No fué así. Los dos vaporcitos chocaron en los escollos aquellos casi simultáneamente. Se dió la desgraciada circunstancia de que siendo frecuente ir



El «Mardomingo A.» varado a la vista del Faro de Cabo Juby... ¡cuando lo haya!...

uno lejos del otro, en dicha noche íbamos casi juntos. Por eso no se pudo advertir al otro barco del accidente, ya que al mismo tiempo hallaron también la misma barrera.

—¿...?

—Sí. Conocemos toda la costa. Pero estos sucesos no deben sorprender a nadie. No somos los primeros que naufragamos por allí, ni seremos los últimos. Un faro en Cabo Juby habría evitado el naufragio de los «Mardomingos». Toda la inmensa costa aquella no tiene una luz.

Recordamos con este motivo unas decla-

raciones del Catedrático de Vertebrados en la Facultad de Ciencias Naturales, de Madrid, don Luis Lozano, que estuvo en Cabo Juby, Río de Oro y Villa Cisneros estudiando los bancos pesqueros que tanto abundan allí y que se lamentaba de que no existiese ni un solo faro, cosa que, a su juicio, significaba un grave peligro para la navegación.

—¿...?

—Hicimos funcionar los aparatos radio telefónicos del barco pero no se pudo ponerlo en suficiente servicio. Se había estropeado. No podíamos transmitir ni recibir. Se hizo un reconocimiento del vaporcito y vimos que se había abierto una vía de agua. Igual sucedió al compañero. En esta situación, e ignorando el sitio donde estábamos, nos llegó la mañana, en que el capitán se orientó. Volvimos a manipular en el aparato transmisor y pudimos comunicar.

Como no actuaba el receptor, no sabíamos si nuestra petición de auxilio había sido escuchada y decidimos desembarcar, lo que se hizo seguidamente. Ya en tierra se organizó una columna de dieciocho hombres que se encaminó a Cabo Juby. En línea recta estábamos a 36 millas; pero los zig-zags que habría que dar dada la configuración del terreno, la distancia era tres veces mayor. No obstante, había que intentar algo, pues en aquel momento temíamos que nuestra llamada no hubiera sido oída. A las doce del día apareció un aeroplano que encontró a la mencionada columna a unos diez kilómetros de la playa en la que habían quedado los capitanes y cinco hombres más. En total éramos veinticinco. Comunicamos con el avión, expresando nuestras necesidades y nos enviaron auxilios y el 1.º de febrero salimos para Cabo Juby, yendo a bordo del «Milabales», que había acudido a nuestra llamada y nos condujo a Arrecife, y de allí a Las Palmas, el vapor «León y Castillo».

—¿...?

—El accidente ocurrió a unos mil metros de la playa.

—¿...?

Sí. Son bajos arenosos; pero como tienen

pedras, el mar trabaja enormemente en ellos y barco que allí embarranque es imposible que salga.

\* \* \*

Estos pesqueros fueron construídos en la Casa Hijos de J. Barrera, y quemaban carbón. Sus máquinas eran de primera calidad. Tanto los barcos como las tripulaciones estaban asegurados.

Tenemos entendido que la Compañía aseguradora intenta el salvamento de los «Mardomingos A y B» habiendo destacado a dicho efecto un equipo de Lisboa.

La Transradio Española ha prestado un servicio grande a la navegación recogiendo la llamada de auxilio de los «Mardomingos A y B». Con los aparatos, tan defectuosos como quedaron después del accidente, no creyeron poder transmitir señal alguna. Pero por muy débil que fué proyectada en el espacio, el servicio, siempre vigilante de Transradio, captó la onda y procedió inmediatamente a dar la noticia a todos los barcos que se hallaban en la zona próxima al sitio designado por los citados pesqueros. De no haberse escuchado a los «Mardomingos», habrían caído probablemente en manos de una kábila, que los hubiera internado, entre tanto los rescatasen las autoridades españolas, trámite largo y pesado, que habría significado un cautiverio penoso hasta el término de las correspondientes gestiones.

Lo que ha sucedido es un nuevo toque de atención a nuestros Gobiernos. Hacen falta faros en la costa africana vecina. La vida de miles de españoles y miles de extranjeros que por allí cruzan, los exigen.

El capitán Oscoaga —al Sr. García de Paredes no le vimos— me dijo que tenía buena situación. Todos miraron Fuerteventura de día.

¿Qué pasó?

En las cercanías de Juby tiran exageradamente las corrientes en cualquier sentido. Muchas veces tienen los barcos que meter los aparejos por esta causa. Además hay, y especialmente en los fondones, lava volcánica, fragmentos ferruginosos. ¿Los arrastró la corriente? ¿Funcionó mal la sonda? ¿Sufrieron las

agujas alguna decisiva influencia de la calidad del fondo? Sea cual fuere ello, lo cierto es que si en Cabo Juby hay una farola potente y una señal de niebla eficaz no habría lugar a ese ni a los otros siniestros.

¿Hasta cuándo estaremos expuestos a estas cosas? ¿Cuándo querrán oír en Madrid los gemidos que vengo lanzando años y años sobre lo mismo? ¿Cuándo se abandonará por unos

momentos la intriga política, la insidia personal, las reuniones baldías, los debates pasatiempos y se hará algo útil como lo que se pide, que es necesario, práctico y útil para vidas y haciendas? ¡Un faro potente y señales fónicas en Cabo Juby!

Creemos que cuando haya un español que le dejen serlo y sepa—y pueda—hacerse oír.

CAPITÁN MIGUEL MORALES ALMIÑANA.

# 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-Diene en impregnación de traviesa.

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

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

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

## FLOTA

Vapor VALENTIN RUIZ SENEN..	5.860 d. w.	Vapor SOTON.....	2.025 d. w.
Vapor CIAÑO.....	4.570 d. w.	Vapor SAMA.....	1.080 d. w.
Vapor MOSQUITERA.....	2.750 d. w.	Vapor LLODIO.....	950 d. w.

**Dirección Postal:** MADRID Alcalá, 55-Apartado 529. GIJÓN Apartado 51. LA FELGUERA (Asturias).

**Telegramas - Telefonemas:** Duro Duro Duro-Sama



# SECCIÓN DE PESCA



MUCHA PESCA; PERO DE CALIDAD INFERIOR :-:

Como la anterior, ha sido de considerable abundancia de pesca la última quincena de marzo; pero han predominado en casi todas las capturas las especies de calidad inferior; de ahí que los rendimientos no hayan estado en armonía con la cantidad de pesca traída a puertos.

En estas playas abundó el pancho y chicharro y también la pescadilla y gallos, aunque no en la proporción de los primeros citados. De besugo hubo algunas capturas a principios de la quincena, escaseando más tarde. La merlu-

za se dió algunas veces en las playas del Oeste y en la Estaca. Precisamente en estos últimos caladeros se han registrado las mejores mareas de la fecha a que nos referimos, por la gran cantidad de pesca capturada, pero al igual que en las mareas de estas playas, fueron especies de calidad inferior.

Los precios descendieron hasta situarse en cotizaciones bajas, pues la mucha cantidad de pesca que se descargó la mayoría de los días impidió la elevación.

En conjunto, ha sido un buen mes el de marzo, en el que casi todas las parejas han obtenido rendimientos no despreciables. Veremos a ver si de abril podemos decir otro tanto.

Promedio de precios en las ventas de pescado en la Rula de Gijón, desde el 11 al 25 de Marzo de 1935

CLASE DE PESCAO	11	12	13	14	15	16	18	19	20	21	22	23	25
Merluza.....	3,50	3,40	3,—	1,79	2,49	2,50	2,70	2,79	2,79	2,89	2,50	2,79	2,59
Pescadilla....	1,48	1,39	1,21	1,29	1,08	1,29	1,30	0,93	1,15	1,11	1,36	1,07	1,09
Besugo.....	1,59	1,50	1,56	1,30	1,29	1,30	1,49	1,54	1,44	1,39	1,45	1,40	1,29
Panchos.....	0,77	0,71	0,73	0,61	0,76	0,62	0,50	0,40	0,52	0,48	0,50	0,36	0,57
Gallos.....	1,69	1,16	1,15	1,28	1,13	1,21	1,27	0,95	1,20	0,95	1,26	0,91	0,92
Congrio.....	2,—	1,80	2,03	1,75	1,76	1,79	2,—	1,80	1,89	1,81	1,79	1,81	1,53
Congria.....	1,48	1,50	1,52	1,49	1,37	1,50	1,44	1,41	1,40	1,35	1,17	1,17	0,91
Abadejo.....	1,48	1,09	0,75	1,18	»	1,—	1,22	1,38	0,90	0,95	0,90	1,10	1,—
Reyes.....	1,71	»	1,31	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Barbadas.....	0,69	0,80	»	0,78	0,69	0,83	0,72	0,61	0,79	0,66	0,78	0,64	0,70
Salmonetes...	0,55	2,79	3,04	2,79	2,25	2,30	2,49	2,28	2,29	2,13	3,—	2,20	2,44
Matute.....	0,33	0,50	0,37	0,30	0,33	0,39	0,31	0,36	0,35	0,36	0,33	0,38	0,39
Pelao.....	0,37	0,40	0,41	0,39	0,35	0,26	0,40	0,36	0,42	0,44	0,40	0,38	0,36
Calamares....	2,63	»	»	»	»	»	»	»	»	2,23	»	2,09	1,87
Almejas.....	1,09	0,85	0,81	0,90	0,68	0,79	0,76	0,71	0,79	0,90	0,65	0,66	0,65
Chicharros...	0,33	0,33	0,43	0,28	0,32	0,37	0,39	0,36	0,32	0,43	0,35	0,36	0,34
Sardinias.....	0,77	»	0,22	0,64	»	0,52	»	»	»	»	»	»	»
Mero.....	»	3,—	»	2,90	2,32	»	2,47	»	2,20	1,98	2,60	1,94	1,90
Palometas....	»	»	0,88	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Cabras.....	»	»	1,47	1,12	1,12	1,27	»	»	»	»	»	»	»
Potas.....	»	»	»	»	»	0,60	0,61	0,69	0,74	6,61	0,50	0,62	0,68
Centollos....	»	»	»	»	»	0,99	»	»	»	»	3,10	1,96	»

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

# MUSEL

Movimiento habido en los turnos para la carga de carbón

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====				
4 Marzo.	14 Marzo.	V. Ruiz Senén . . . . .	3.750	Barcelona.
6 id.	21 id.	Ntra. Sra. del Carmen . . . . .	500	Id.
14 id.	cargando	R. Alonso . . . . .	4.900	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
28 Febro.	14 Marzo.	Mina Carrio . . . . .	3.800	Valencia.
6 Marzo.	19 id.	Genoveva Fierro . . . . .	1.000	Cartagena.
13 id.	cargando	Maruja y Aurora . . . . .	7.000	Barcelona.
25 id.	esperando	Monchu . . . . .	2.300	Adra.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
4 Marzo.	14 Marzo.	V. de la Cinta . . . . .	2.250	Bilbao.
4 id.	18 id.	José Navia Osorio . . . . .	1.700	Motril.
11 id.	22 id.	Deva . . . . .	1.000	Barcelona.
12 id.	23 id.	Compostela . . . . .	2.000	Bilbao.
19 id.	cargando	Sotón . . . . .	1.900	Cádiz.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
1 Marzo.	11 Marzo.	M. Junquera . . . . .	620	Bilbao.
7 id.	12 id.	Lolina . . . . .	400	Id.
11 id.	14 id.	Alejandro . . . . .	400	San Sebastián.
13 id.	18 id.	Mari Begoña . . . . .	430	Bilbao.
13 id.	19 id.	Astillero . . . . .	480	San Sebastián.
14 id.	21 id.	Juan Artaza . . . . .	580	Pasajes.
16 id.	22 id.	M. Junquera . . . . .	620	Santander.
19 id.	25 id.	Hernani . . . . .	420	San Sebastián.
19 id.	esperando	San Ireneo . . . . .	600	Pasajes.
19 id.	,	Caranza . . . . .	500	Vigo.
20 id.	,	Alejandro . . . . .	400	Bilbao.
23 id.	,	Iturri-Ripa . . . . .	400	Id.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
7 Marzo.	13 Marzo.	Sotón . . . . .	1.200	Bibao.
8 id.	12 id.	Fernando Luis de Ibarra . . . . .	4.600	Valencia.
19 id.	22 id.	M. de Chávarri . . . . .	4.600	Valencia.
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
5 Marzo.	18 Marzo.	G. Fierros . . . . .	1.600	Cartagena.
7 id.	13 id.	Sotón . . . . .	700	Bilbao.
8 id.	13 id.	Mieres . . . . .	4.400	Barcelona.
9 id.	14 id.	Mont Seny . . . . .	840	Pasajes.
11 id.	14 id.	Airoso . . . . .	130	Coruña.
11 id.	12 id.	M. Benlliure . . . . .	154	Bilbao.
11 id.	21 id.	Numa . . . . .	4.300	Barcelona.
11 id.	cargando	Deva . . . . .	2.250	Id.
11 id.	18 Marzo.	Nuria R. . . . .	3.500	P. de Mallorca.
13 id.	16 id.	C. Hevia . . . . .	190	Pasajes.

# - GIJON

per estos puertos desde el 10 al 25 de Marzo de 1935

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
13 Marzo.	18 Marzo.	San Eduardo . . . . .	300	Bilbao.
14 id.	19 id.	Llodio . . . . .	900	Id.
14 id.	19 id.	Anita . . . . .	190	Ferrol.
14 id.	20 id.	Luis Vives . . . . .	160	Id.
14 id.	esperando	R. Alonso . . . . .	1.200	Barcelona.
15 id.	21 Marzo.	Cartes . . . . .	150	Coruña.
15 id.	21 id.	Sama . . . . .	1.000	Bilbao.
16 id.	19 id.	José G. Trevilla . . . . .	260	Santander.
19 id.	21 id.	Mariavi . . . . .	360	Id.
19 id.	cargando	Jesús Antonio . . . . .	1.500	Cartagena.
19 id.	esperando	Belarmina . . . . .	140	Coruña.
20 id.	25 Marzo.	Mari Begoña . . . . .	420	Bilbao.
22 id.	25 id.	Sancho Panza . . . . .	214	San Sebastián.
22 id.	25 id.	Rosario . . . . .	100	Ortigueira.
22 id.	22 id.	M. Sorriego . . . . .	160	Santander.
22 id.	22 id.	M. Coto . . . . .	350	Id.
22 id.	cargando	San Eduardo . . . . .	300	Bilbao.
23 id.	"	Llodio . . . . .	900	Id.
23 id.	"	Libra (Gabarra) . . . . .	190	Consumo.
23 id.	"	Isaac Id. . . . .	160	Id.
23 id.	"	Espuncia Id. . . . .	140	Id.
25 id.	"	Sama . . . . .	1.000	Bilbao.
25 id.	esperando	Ruda . . . . .	480	Ferrol.
25 id.	"	Juan Artaza . . . . .	560	Pasajes.
25 id.	"	Bodón . . . . .	800	Bilbao.

## GIJON - DARSENA.—F. C. DE LANGREO

6 Marzo.	12 Marzo.	Antonieta . . . . .	120	Lequeitio.
6 id.	12 id.	Dionisia . . . . .	250	Bermeo.
7 id.	13 id.	Carmen . . . . .	230	Pasajes.
8 id.	14 id.	Aller . . . . .	220	Id.
8 id.	14 id.	Rosita . . . . .	140	Santander.
11 id.	18 id.	Lola . . . . .	230	Bilbao.
11 id.	16 id.	Víctor . . . . .	115	Lequeitio.
11 id.	21 id.	Manuel . . . . .	240	Bilbao.
14 id.	21 id.	Ana . . . . .	300	Zumaya.
14 id.	21 id.	Juanes . . . . .	200	San Sebastián.
14 id.	22 id.	R. Espinosa . . . . .	135	Ferrol.
14 id.	22 id.	Josefa Mari . . . . .	230	Vigo.
15 id.	23 id.	Julián . . . . .	130	Coruña.
15 id.	23 id.	Ineschu . . . . .	180	San Sebastián.
16 id.	23 id.	Ondarroa. . . . .	90	Mundaca.
22 id.	cargando	Edurne . . . . .	200	Deva.
23 id.	esperando	Airoso . . . . .	130	Coruña.
23 id.	"	Dionisia . . . . .	250	Bermeo.
23 id.	"	Magdalena . . . . .	230	Bilbao.
23 id.	"	Aller . . . . .	200	San Sebastián.
25 id.	"	Rosita . . . . .	140	Santander.
25 id.	"	Manuel . . . . .	240	Bilbao.
25 id.	"	Joven Conchita . . . . .	220	Id.

# A V I L E S

Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la 2.<sup>a</sup> decena  
de Marzo de 1935

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
<b>2.<sup>a</sup> decena de Marzo.</b>				
10 Marzo.	11 Marzo.	María Amalia. . . . .	830	Vigo.
9 id.	11 id.	Evaristo . . . . .	67	Vegadeo.
10 id.	11 id.	Asturias . . . . .	82	Luarca.
4 id.	12 id.	Achuri . . . . .	4.049	Málaga-Barcelona.
10 id.	12 id.	Arnao . . . . .	147	Requejada.
12 id.	12 id.	Jone Miren . . . . .	10	Ferrol.
12 id.	13 id.	Recalde . . . . .	6	Navia.
13 id.	13 id.	Quenje . . . . .	8	Vivero.
13 id.	14 id.	Guernica. . . . .	4.319	Valencia.
13 id.	15 id.	Caruso . . . . .	1.341	Pasajes.
14 id.	15 id.	Sisarga . . . . .	5	Ribadeo.
15 id.	15 id.	Recalde . . . . .	127	Betanzos.
14 id.	15 id.	Juanito . . . . .	7	San Sebastián.
15 id.	15 id.	Zubieta . . . . .	7	Santander.
13 id.	16 id.	Amelia . . . . .	160	Coruña.
16 id.	16 id.	Lalín. . . . .	4	Santander.
14 id.	16 id.	Arnao . . . . .	9	Bilbao.
17 id.	18 id.	Lolina . . . . .	390	Zumaya.
13 id.	18 id.	Inogedo . . . . .	470	Requejada.
10 id.	19 id.	Claudio . . . . .	3.688	Almería-Barcelona.
18 id.	19 id.	Margarita . . . . .	274	Betanzos.
16 id.	19 id.	Nuevo Manuel . . . . .	90	Vigo.
20 id.	20 id.	Arnao . . . . .	146	Requejada.
19 id.	20 id.	El Gaitero . . . . .	4	Luarca.
<b>TOTAL . . .</b>			<b>16.240</b>	

## Manuel G. Morán

### EFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

Depositarario 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 "Gotscher & C.<sup>o</sup>", de Birmingham

**San Juan de Nieva (Avilés)**      Telegramas } MORÁN-AVILÉS  
 Telefonemas }

# SAN ESTEBAN DE PRAVIA

Relación del carbón embarcado por este puerto durante la 2.<sup>a</sup> decena de Marzo de 1935

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
<b>2.<sup>a</sup> decena de Marzo.</b>				
10 Marzo.	12 Marzo.	M. de Urquijo . . . . .	1.640	Bilbao.
12 id.	13 id.	Jaime Girona . . . . .	1.262	Id.
13 id.	14 id.	J. María . . . . .	518	Pasajes.
14 id.	15 id.	Iturri Ripa . . . . .	396	Vigo.
14 id.	15 id.	Margarita . . . . .	309	Bilbao.
14 id.	15 id.	Roberto . . . . .	176	Id.
14 id.	15 id.	F. R. San Pedro . . . . .	1.405	Id.
14 id.	16 id.	M. de Urquijo . . . . .	2.267	Id.
13 id.	16 id.	Aurora . . . . .	884	Id.
15 id.	19 id.	Jaime Girona . . . . .	2.485	Id.
15 id.	19 id.	B. Zorroza . . . . .	2.208	Pasajes.
18 id.	20 id.	María Amelia . . . . .	821	Pasajes.
18 id.	20 id.	F. R. San Pedro . . . . .	2.569	Bilbao.
<b>TOTAL...</b>			<b>16.940</b>	

**GRANDES ALMACENES DE EFECTOS NAVALES**  
 DE  
**ENRIQUE VALDES T. PRIDA**  
 PRECIOS SIN COMPETENCIA  
 Unica Casa del ramo en este puerto :- Frente a los muelles  
 TELÉFONO 19  
**SAN ESTEBAN DE PRAVIA**

# EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

Toneladas de carbón embarcadas por los diferentes cargaderos que se citan durante la 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> decena de Marzo de 1935

		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> .....	11.492,96	10.968,65
	Id. 2. <sup>o</sup> .....	5.833,59	5.780,35
	Id. 3. <sup>o</sup> .....	3.020,25	4.864,52
	Id. 4. <sup>o</sup> .....	1.801,51	2.615,59
	Grúas chicas.....	355,45	521,73
<b>MUSEL</b>			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P. ....	Cargaderos .....	20.104,59	19.480,55
	Grúas chicas.....	1.686,85	2.979,37
<b>GIJÓN-DARSENA</b>			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C. ....	Cargaderos .....	1.673,35	2.803,94
	Muelles.....	384,00	424,00
Totales en las dos decenas.....		46.352,55	50.438,70
<b>AVILÉS</b> .....		15.608,00	16.240,00
<b>SAN ESTEBAN DE PRAVIA</b> .....		19.441,00	16.940,00

## CEMENTOS FRADERA, S.A.

### PORTLAND ARTIFICIAL LANDFORT



LANDFORT  
VALLCARGA

DESPACHO:

RONDA DE LA UNIVERSIDAD, 31

**BARCELONA**

Teléfono n.º 13067

DIRECCION TELEGRAFICA: "LANDFORT"



# INFORMACIONES VARIAS



## COMPRA-VENTA DE BUQUES

Vapor «Mediterráneo», casco de acero, construído en el año 1911; de 313 tons. de registro bruto y 196 tons. netas. Vendido por la Compañía Trasmediterránea, de Barcelona, a desguazadores.

## LA PRODUCCIÓN PESQUERA EN GIJÓN

DURANTE EL MES DE FEBRERO : — :

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

ESPECIES	KILOS	PESETAS
Abadejo.....	1.961	2.642,00
Almejas.....	6.921	5.254,00
Barbadas.....	4.895	3.355,00
Besugo.....	208.346	264.579,00
Calamares.....	228	463,00
Centollos.....	2.800	2.063,00
Congria.....	547	844,00
Congrio.....	2.603	4.697,00
Chicharro.....	41.506	16.148,00
Chínfanos.....	21.670	6.289,00
Gallos.....	42.580	53.160,00
Merluza.....	21.655	69.555,00
Mero.....	981	2.144,00
Palometa.....	49.533	24.088,00
Pancho.....	69.966	51.280,00
Pescadilla.....	100.885	129.684,00
Percebes.....	357	328,00
Potarros.....	2.270	1.634,00
Rape y Raya.....	38.876	16.549,00
Reyes.....	1.924	2.199,00
Salmonete.....	7.736	19.660,00
Sardina.....	5.822	2.644,00
Varios.....	41.691	16.823,00
<b>TOTAL.....</b>	<b>675.753</b>	<b>696.082,00</b>

## EL COMITÉ EJECUTIVO DE COMBUSTIBLES

Modificada la constitución del Comité de Combustibles por el Decreto de Ordenación Hullera, han quedado confirmados en sus cargos de vocales D. José Barbastro y Samper, en representación del Ministerio de Marina; D. Juan González Anleo y Pareja Obregón, en el de la Guerra; D. Urbano Kindelán y Duany, por el consumo general del Estado en los Centros oficiales subvencionados; don Manuel Ortega y Gasset, por el Ministerio de Hacienda, y D. Federico de Vargas Soto, por las industrias obligadas al consumo de carbón nacional.

También quedan confirmados en sus cargos D. Francisco de Orueta y Estébanez Calderón, por la Federación de productores de carbón y D. Manuel Moreno Luque, por los Sindicatos de Almacenistas.

## EL PAPEL DE PRENSA

La «Gaceta» del día 21 de marzo publica una Orden del Ministerio de Hacienda disponiendo que se considere incluida la Aduana de Gijón entre las autorizadas para los despachos de papel para Prensa.

## ANIVERSARIO DE UNA REVISTA

Hemos recibido el último número de la importante Revista de San Sebastián «Vasconia Industrial y Pesquera», en el que se conmemora el X aniversario de su fundación, publicando al efecto un número extraordinario, avalado por importantes firmas y en el cual se hace historia de la vida de esta Revista, de sus campañas, sus luchas y sus éxitos, al mismo tiempo que se atiende a importantes temas que son los reflejados en el título de la publicación.

Deseamos a la estimadísima Revista que,

para bien de los intereses que defiende, cumpla muchos aniversarios, con la misma prosperidad y vida del actual.

PÉRDIDA DE UN PESQUERO

Durante los pasados temporales se notó en Pasajes la falta del pesquero «Beduria», que había salido a la mar como de ordinario y que no ha vuelto a puerto, ni se sabe noticia alguna de él, a pesar del tiempo transcurrido, por lo que ya se le dió por perdido.

El «Beduria» hacía pareja con el «Bonanza», y ambos pertenecían a la casa armadora de los Sres. Artaza y Compañía, formando la tripulación del primero doce hombres.

Cuantas pesquisas se han hecho por los buques que salieron en su busca resultaron infructuosas, confirmando esto su degradingado fin.

ASTURIAS MARÍTIMA lamenta este accidente y se asocia al dolor de los armadores y familiares de la tripulación desaparecida.

CARBÓN RUSO EN PORT-SAID

Los carbones ingleses han de soportar cada día mayor competencia, lo cual no es de extrañar preocupe seriamente a los exportadores de la vieja Albion. Una prueba de la lucha comercial que aquellos han de afrontar la tenemos en que el carbón ruso para carboneras se está ofreciendo en Port-Said, al tipo de 21/6 por ton. f. o. b., mientras que el de Gales se cotiza allí a razón de 20/6 y a 20/6 el de Durham, de iguales características.

EL MOVIMIENTO DEL MA-  
YOR PUERTO DEL MUNDO

Durante la semana hábil que terminó en 1.º de marzo, utilizaron el puerto de Londres 1.090 buques, por 890.000 tons.; 419 por por 670.000 tons. eran del Imperio y extranjeros; el resto de pabellón nacional.

**TELÉFONO: 14049** **Dir. tel.: GONQUICIA**

**GONZÁLEZ Y OLABARRI**

Gran Vía, 37 **BILBAO** Apartado 190

---

Lubrificantes **“THE SUN”** EXTRACTOS LUBRIFICANTES  
 Importación directa **“CALYPSOL”**



NEUMATICOS DE TODAS MARCAS SUMINISTROS INDUSTRIALES

---

**DELEGACIONES**

MADRID: Clemente Lucas Goñi. Calle de Lope de Rueda, 24, 3.º Teléfono 60862. VIGO: I. Andrade. República, 2.  
 BURGOS: Julián Hernando. Cid, 7. Tel. 675 X. ZARAGOZA: Saturnino Martínez. San Miguel, 7, pral. Teléfono 5795.

**Andrés Ruiz de Velasco**

Cabo Noval, n.º 5. — OVIEDO  
 Carmen, 30, 32 y 34. — GIJÓN

**Consignaciones - Fletamentos - Carbones - Seguros**

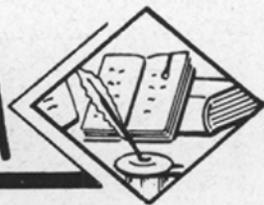
**AGENCIA DE ADUANAS - WAGON LITS/COOK**

---

TELÉFONOS { OVIEDO 3590 TELEGRAMAS { OVIEDO { APARTADOS { OVIEDO 123  
 { GIJÓN 1905 { TELEFONEMAS/ RUIDEVELASCO { GIJÓN { GIJÓN 201 { A. B. C. 5.ª EDICIÓN  
 { { { { { SCOTT'S 10.ª EDICIÓN



# LEGISLACIÓN MARÍTIMA



ABRIENDO UNA INFORMACIÓN  
RELATIVA A LOS PERMISOS  
ANUALES DE LOS OFICIALES DE  
LOS BUQUES MERCANTES : - :

Ilmo. Sr.: A fin de resolver con elementos de juicio suficientes la petición que formula la Conferencia Permanente de Navieros de España, de que se ajuste a las normas establecidas en los demás países marítimos la vacación anual que, conforme determina el art. 4.º del Reglamento de trabajo a bordo de 31 de mayo de 1932, han de disfrutar los Oficiales de los buques mercantes,

Este Ministerio ha dispuesto se invite a todos los elementos interesados para que en el plazo de dos meses, a partir de la aparición de esta Orden en la «Gaceta», remitirán al Servicio de Acción Social de la Marina, de este Ministerio, su opinión con relación a las normas reguladoras del permiso anual retribuido a los Oficiales de los buques mercantes.

Madrid, 16 de marzo de 1935.

LIBRANDO CANTIDADES A LAS  
COMPAÑÍAS TRASMEDITERRÁNEA  
Y TRASATLÁNTICA POR SERVI-  
CIOS PRESTADOS : - : - : - :

Ilmo. Sr.: Este Ministerio, de acuerdo con lo informado por la Delegación del Estado en la Compañía Trasmediterránea y la Inspección general de Navegación, y estando ejercida oportunamente la crítica del gasto por la Intervención general de la Administración del

Estado, ha dispuesto, a propuesta de la Secretaría general de la Subsecretaría de la Marina civil, se libre, a justificar, a la citada Compañía la cantidad de un millón setecientas veinte mil novecientas diecisiete pesetas setenta y dos céntimos (1.720.917,72 pesetas), como dozava parte íntegra de la subvención correspondiente al mes de marzo del año actual, de conformidad con lo establecido en la Orden ministerial de 20 de agosto último («Gaceta» número 246) y con cargo al capítulo 3.º, artículo 4.º, agrupación segunda, concepto único, del vigente presupuesto trimestral para 1935 de la Sección 11, Subsección 2.ª, «Marina civil», y a reserva de la justificación reglamentaria.

Por la Compañía Trasmediterránea se ingresará en el Tesoro el importe del impuesto de Pagos del Estado, ascendente a la cantidad de veintidós mil trescientas setenta y una pesetas noventa y tres céntimos (22.371,03 pesetas).

Madrid 15 de marzo de 1935.

\*\*\*

Ilmo. Sr.: Este Ministerio, de acuerdo con lo informado por la Delegación del Estado en la Compañía Trasatlántica y la Inspección general de Navegación, y estando ejercida oportunamente la crítica del gasto por la Intervención general de la Administración del Estado, ha dispuesto, a propuesta de la Secretaría general de la Subsecretaría de la Marina civil, se libre, a justificar, a la citada Compañía, a cuenta de la subvención que se fije para el mes de marzo del año actual, la

cantidad de un millón trescientas mil pesetas (1.300.000 pesetas), importe íntegro de los servicios del referido mes, de conformidad con lo establecido en el Decreto de 21 de diciembre del pasado año («Gaceta» número 362) y con cargo al capítulo 3.º, artículo 4.º, agrupación primera, concepto único, del vigente presupuesto trimestral para 1935, de la

Sección 11, Subsección 2.ª, «Marina civil», y a reserva de la justificación reglamentaria.

Por la Compañía Trasatlántica se ingresará en el Tesoro el importe del impuesto de Pagos del Estado, ascendente a la cantidad de dieciséis mil novecientas pesetas (16.900 pesetas).

Madrid, 15 de marzo de 1935.

**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

**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.**

# SANCHEZ RUIZ & FERRER

## SEGUROS Y REASEGUROS

FLETAMENTOS :-: COMPRA-VENTA DE BUQUES

Telegramas }  
Telefonemas } **RUSANCO**  
TELEFONO 11.354  
APARTADO 145

CLAVES { A. B. C. 5.<sup>a</sup> EDICIÓN  
PARTICULAR

**MADRID**

Peligros, 9

# 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**

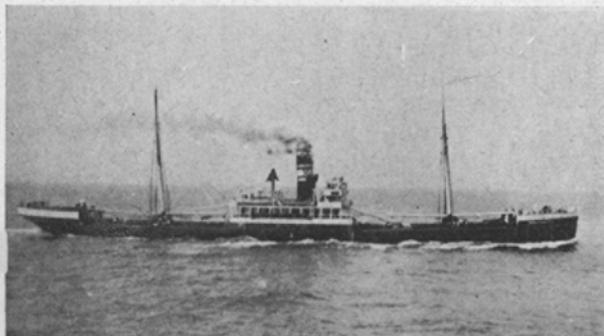
Esta Compañía tiene a su cargo las estaciones de la casi totalidad de los buques españoles de pasaje, carga y pesca, y posee la exclusiva en España para la explotación de dichos aparatos

**Pídanse detalles y presupuestos a**

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

a sus inspecciones de: Barcelona: Gran Vía Layetana, 3; Bilbao: Alameda de Rea, 36; 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**



## JOAQUIN VELASCO

LANGREO, 2

**GIJÓN**

**MINAS DE COTO DEL MUSEL  
CARBONES PARA GAS**

VAPORES:



“Mina Piquera”  
“Mina Coto”  
“Mina Carrió”  
“Mina Sorriego”  
“Mina Entrego”

# DOMINGO MUMBRÚ

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS  
**BARCELONA**

Telegramas } DOBRÚ  
Telefonemas }

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

## 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 TALLERES MECÁNICOS GARCIA Y CANGA (LTDA.)

Talleres y Oficinas: Calle de la Sierra :: Telefono 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

## CALADEROS DE PESCA

Obra rigurosamente nueva.—Datos no publicados hasta ahora.—Noticias de pesca inéditas.—Todo ello comprobado por la práctica

Planos especiales nuevos para el bonito a 35 pesetas

Playas para parejas, trawlers y vacas —La escasez de pesca puede y debe combatirse.—La crisis pesquera puede y debe evitarse.—Muchos no pescan más por desconocer ciertas playas.

Adquiera «CALADEROS DE PESCA», única obra en español en su género. Solo se vende a españoles.

«CALADEROS DE PESCA», contiene **170!** playas de pesca, su extensión, latitud y longitud, sonda en brazas inglesas, calidad del fondo, rumbo verdadero de la corrida, duración o millas de los lances, embarres, cascos a pique, clase de pesca, épocas, etc.

**!!! 170 !!!** Playas de pesca para parejas, trawlers y vacas. Ahorran tiempo y pesetas.—Edición limitada.

Es el recurso supremo en estas circunstancias. Se incluyen las de Irlanda, Cantábrico, Galicia, Portugal, Andalucía, Marruecos español y francés. Bancos Concepción, Sahárico y Arguín, Canarias, Terceras. Todos los conocidos con datos rigurosamente inéditos.

La obra más práctica, sencilla y curiosa. Es propiedad de su autor y está registrada y depositada.

Tiene el formato y tamaño de una carta marina corriente, esmeradamente impresa.

Precio de cada ejemplar 50 pesetas, que deben acompañarse por giro postal o telegráfico, a su autor:

**Capitán MIGUEL MORALES ALMIÑANA,**  
Lista de Correos, CADIZ

Los pedidos se hacen en firme.—No se admiten devoluciones.—Se envían según orden de recepción de pedido por correo certificados.—A los suscriptores de ASTURIAS MARÍTIMA que incluyan el sobre que lo pruebe se les enviará por la mitad de su valor o sea por 25 PESETAS.

## 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.

## LA UNIÓN y EL FÉNIX ESPAÑOL



(COMPAÑIA DE SEGUROS)  
MARÍTIMOS - Buques - Fletes  
Desembolsos - Mercancías - Incendios - Vida - Valores - Accidentes de 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 Fernández y Fernández  
COMISARIATO DE AVERIAS

Oficina: Libertad, 49 - Teléfono 2938 - Particular 1496

## 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 :-: HIERROS Y ACEROS laminados y palanquilla para machines :-: LLANTONES para la fabricación de hoja de lata, formas comerciales usuales :-: CARRILES, chapas, machines de hierro y acero :-: VIGAS y formas U.

Espino artificial, puntas de paris, hoja de lata

Para la correspondencia y pedidos dirigirse al Director de las

**Fábricas de MOREDA y GIJON. - GIJON (Asturias)**

**Apartado 26 :: Telegramas: Moreda y Gijón**

## Fábrica de Metales de Lugones

ALAMBRE de cobre electrolítico de todos los diámetros

Id. de bronce silencioso » » » »

Id. de latón » » » »

BARRAS de cobre de todos los diámetros

Id. de latón » » » »

CHAPAS de latón de todas dimensiones

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

## Minas de Carbón en Aller (Moreda)

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

**Minas de Hierro en Belmonte**

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

**Telegramas y Telefonemas: TARTIERE**



# 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**

De venta en  
**Droguerías,  
 Ferreterías  
 y  
 Efectos Navales**



## Viuda de Antonio López de Haro

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

Agente de:

Cía. Naviera SOTA y AZNAR, de Bilbao.

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

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

Tampa Inter-ocean Steamship C<sup>o</sup> de New-Orleans, LA.

(Servicio regular entre los puertos del Golfo y España)

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

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

The Union Marine Insurance C<sup>o</sup> Ltd. de Liverpool. (Seguros marítimos)

GIJÓN

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-1.<sup>o</sup>

Apartado 71 - Teléfono 18-00

## C.<sup>ía</sup> Española de Pinturas "INTERNATIONAL" S. A.

Fábrica en

**LUCHANA - ERANDIO**

(Bilbao)

MARCA

RÉGISTRADA

HOLZAPFEL

Unicos agentes y fabricantes

en España de las afamadas

Pinturas "HOLZAPFEL"

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

Patente «INTERNATIONAL».—Para fondos de buques de hierro y acero.—Cerca del 80 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.  
 «DANBOJINA». «LAGOLINE». Esmalte «SUNLIGHT»,  
 «UNION JACK». «ESMALTES PARA JUGUETES»,  
 «PINTURAS Y BARNICES SECADO AL AIRE LIBRE Y A LA ESTUFA», «BEDSTEAD PAINT»  
 (pintura para camas), «FURNITURE VARNISH»,  
 «FURNITURE ENAMEL» (barniz y esmalte especiales para muebles), «MOTOR PAINT», Pinturas decorativas «LAGOMAT», Pintura al agua «ODICO»  
 (preciosos colores permanentes), Esmaltes y Barnices «INTERLAC» a la nitrocelulosa y demás productos nitrocelulósicos, «INTERPAST» A. y B.

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

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

Oficinas:  
 Ibáñez de Bilbao, 8  
**BILBAO**

En todos los puertos del MUNDO podemos suministrar nuestras patentes y guardamos depósitos, además, en las principales poblaciones de España

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