



AÑO VI

GIJON 15 DE MAYO DE 1935

NÚM. 109

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

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

GIJÓN

APARTADO 90

TELÉFONO 24-00

A. PAQUET

TELEG } PAQUET
TELEF }

CONSIGNATARIO

MUELLE, 2-4-6 - GIJÓN

AGENTE DE ADUANAS

Compañía Trasmediterránea

C.º G.º Transatlantique

PENÍNSULA - AFRICA - CANARIAS

CUBA - MEJICO - ESTADOS UNIDOS

AGENCIA CONSULAR DE FRANCIA

“SHELL”

“FLINTKOTE”

LUBRIFICANTES Y ASFALTOS

ANTICORROSIVO - IMPERMEABILIZANTE - AISLANTE

EMULSIONES “COMPAS” ASFÁLTICAS

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

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) →

Depósito en GIJÓN: Lechería SAM - Jovellanos, 23 - Teléfono 2040



SUAREZ Y C.^{IA} S. A.

Depósitos flotantes y terrestre de Carbón y Gas-Oil
 Importación y venta de Sal

CASA CENTRAL: VIGO - Teléfono 1466

SUCURSALES en MARIN, VILLAGARCIA y SANTIAGO

Tele ^{gramas} _{fonemas} } SUARECES

FACTORÍA NAVAL HIJOS DE J. BARRERAS, S. A. VIGO

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

Especialidad en Buques pesqueros

SENABRE

CORDELERÍA Y REDES
 VAPORES PESQUEROS

VILLAJOSYA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

CADIZ: Plocía, 13.

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

VILLAJOSYA (Casa Central).

TELÉFONOS:

N.º 2734

N.º 2724

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

"ASTURIAS MARÍTIMA"

TARIFA DE ANUNCIOS POR INSECCIÓN

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», «BACÁ» 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"

EFECTOS NAVALES

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

ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

GIJÓN
MUELLE, 30

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

BANCO MINERO INDUSTRIAL DE ASTURIAS GIJON

CAPITAL: 10.000.000 DE PESETAS

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

Compra-venta de monedas y billetes extranjeros
CAJA DE AHOROS

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

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.

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 { RUIDEVELASCO { OVIEDO { OVIEDO 123 CODES { A. B. C. 5.ª EDICIÓN
 { GIJÓN 1905 TELEFONEMAS { GIJÓN { GIJÓN 201 { SCOTT'S 10.ª EDICIÓN

“Fundición Guillermo”

Funde piezas hasta 1.500 kilos de peso en hierro y bronce

Garantiza piezas exentas de poros

TELÉFONO 1831

Taller:

Marqués de San Esteban

GIJÓN

APRTAADO 220

Vías de Fomento

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 GARCÍA	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 15 DE MAYO DE 1935

NÚM. 109

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

ANTE EL TRATADO CON INGLATERRA

UN NUEVO PELIGRO PARA NUESTROS CARBONES

En los primeros días de octubre del año pasado o sea al declararse el movimiento revolucionario, la situación económica de la mayoría de las minas asturianas era francamente crítica, pues la restringida salida de los carbones daba lugar a que las plazas de toda la cuenca hullera estuvieran materialmente abarrotadas de existencias, cuyos «stocks» alcanzaban muchos miles de toneladas, que al no tener compradores representaban un importante capital sin realizar; a causa de esto, pocas eran las empresas mineras que no debían a sus obreros salarios de varias semanas, siendo inminente el cierre de bastantes explotaciones hulleras y la limitación de labores en otras, a fin de impedir que las existencias de carbón a depositar fueran en aumento.

La huelga revolucionaria, si bien es cierto que originó considerables perjuicios para la industria hullera asturiana, también es verdad que vino a resolver el problema que las existencias sin comprador creaban a la misma, ya

que el paro de dos meses en las explotaciones asturianas facilitó la salida de dichas existencias, y al reanudarse las labores, las plazas de las minas quedaron con sus depósitos completamente limpios. Esto habría sido el alivio que tanto necesitaban todas las empresas hulleras, dentro de los quebrantos sufridos, sino se hubiese repetido, a las pocas semanas de normalizadas los trabajos en las cuencas mineras, las mismas características que predominaban a principios de octubre o sea la insuficiencia de compradores para requerir toda la producción normal de carbones asturianos que, por cierto reviste ahora tonos alarmantes, puesto que los consumidores nacionales supieron aprovechar muy bien el estado anómalo de nuestras minas en los meses de octubre y noviembre para dirigir sus compras a Inglaterra, importando aquellos carbones en gran escala, lo que ahora reduce enormemente las ventas del combustible asturiano.

A principios del año actual, el Comité

Superior de Combustibles anunció que suspendería temporalmente la introducción de carbones extranjeros, y todos confiábamos en que esta medida fuese llevada a efecto inmediatamente y en forma absoluta, ya que bastante había sido la cifra que representaban las importaciones de hulla inglesa durante el último trimestre de 1934; pero tales esperanzas, que eran las únicas que podrían haber resuelto la crítica situación de la industria minera asturiana, quedaron defraudadas al comprobar que las importaciones continuaban con gran actividad, alcanzando cerca de medio millón de toneladas el carbón exótico introducido en la península durante el primer trimestre de este año.

Después se ha dicho, como justificación de la continuidad de importaciones, que éstas eran a cuenta de los cupos de introducción fijados, lo cual no mermaba en nada el consumo de los carbones nacionales, pues si bien en estos últimos meses la demanda de los mismos había sido reducida, debido a la cantidad de hulla extranjera recibida, de ahora en adelante no quedaba más remedio que dirigir los pedidos a nuestras minas. Más vale que así sea, ya que del mal, en esta forma sería el menos y en los próximos meses podría disfrutar la industria minera asturiana de un desenvolvimiento más adecuado a sus necesidades.

Pero en los presentes momentos, ante el tratado comercial con Inglaterra, próximo a comenzar sus deliberaciones, no se nos ocul-

tan los temores que abrigamos de que dicho país procure por todos los medios posibles aumentar el contingente de exportación de sus carbones a España, donde tiene puesta la vista, señalándola como nación consumidora fácil a mejorar la cifra de adquisición de este mineral, y así lo hemos significado en nuestro número anterior, pues, como es sabido, Inglaterra perdió en los últimos años algunos de sus más importantes mercados consumidores, intentando ahora contrarrestarlo con la colocación en mayor cuantía de sus carbones en aquellos países que todavía no le han cerrado sus puertas. Con estos antecedentes no será para nosotros una sorpresa tal pretensión por parte de los ingleses y mucho menos sabiendo por anticipado que cuentan con el apoyo de los exportadores de frutas de Levante, así como también que España lleva una mala táctica en la política de contingentes, motivado a la cual algunas de las actividades nacionales atraviesan períodos de crítica situación.

Lanzamos desde estas columnas la voz de alarma a las fuerzas vivas asturianas para prevenirlas de los acontecimientos que pudieran desarrollarse en breve, a fin de evitar el derrumbamiento de nuestra riqueza hullera, que sería inminente de llevarse a efecto la pretensión que dejamos expuesta como sospecha bastante justificada.

**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 "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



Ninguna reacción se ha manifestado en este mercado durante la quincena última y sí más bien mayor avance hacia la paralización, de que este sector está siendo objeto. Transcurrieron los días sin apenas presentarse nuevas órdenes de fletamento y dentro de una quietud desesperante para los navieros, que con sus barcos disponibles insisten en colocarlos, sin conseguirlo muchas de las veces.

Las operaciones registradas en el periodo a que nos referimos fueron para buques de pequeño porte, únicos que dentro de la depresión, y no sin grandes dificultades, van procurándose viajes; para los de mayor tonelaje, la demanda es absolutamente nula.

La carencia de órdenes es aprovechada por los fletadores para concertar operaciones a tipos de flete cada vez más bajos, que producen indudables pérdidas para aquellos navieros que los admiten, pues además de un precio irriso-

rio llevan tras de sí la disponibilidad del buque durante varios días hasta ser fletado.

No hay apenas viajes de retornos, ya que incluso los de madera para minas son limitadísimos, debido a la gran cantidad que de la misma tienen las empresas hulleras, las cuales han determinado suspender las importaciones hasta terminar las existencias de que disponen.

Ante la perspectiva que presenta este mercado, es indudable que los navieros han de verse obligados al amarre de bastantes unidades, como ya en la quincena pasada se han dado algunos casos. Esta sería la única solución para que pudiera desenvolverse con alguna normalidad en los próximos meses un limitado tonelaje que estuviera en consonancia con la restringida demanda; de otro modo, la abundancia de buques y la misma competencia de los armadores, originará la más precaria existencia de éstos.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

San Sebastián..—Vp.	400 ts.	Ptas. 10,—	Langreo
Id. ..— »	180 ts.	» 10,50	Id.
Bilbao	» 300 ts.	» 10,25	Id.
Id.— »	» 200 ts.	» 9,—	Id.
Id.— »	» 120 ts.	» 9,50	Id.
Santander.....— »	» 1.000 ts.	» 7,—	Norte
Coruña.....— »	» 550 ts.	» 9,—	Id.
Vigo.....— »	» 600 ts.	» 12,25	Langreo
Cádiz.....— »	» 500 ts.	» 15,—	Id.
Alicante y Gandía.— »	» 1.200 ts.	» 14,50	Id.

PRAVIA a

Pasajes.....—Vp.	200 ts.	Ptas. 12,—
Id.— »	» 500 ts.	» 11,—
Bilbao.....— »	» 3.500 ts.	» 7,—
Id.— »	» 1.000 ts.	» 7,10
Vigo.....— »	» 600 ts.	» 12,—
Barcelona.....— »	» 3.500 ts.	» 14,50

RETORNOS:

Corcubián-Musel..—Vp.	500 ts.	pinos	Ptas. 9,—
Villagarcía-Musel.— »	» 500 ts.	Id.	» 9,—
Vegadeo-Pravia..— »	» 200 ts.	madera	» 11,—
Bilbao-Gijón....— »	» 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.^o
 THE ISAACS LINE (EN GIJÓN Y BILBAO)
 GANS STEAMSHIP LINE
 CORRESPONSALES DE LA AMERICAN EXPRESS C.^o

AGENCIA DE ADUANAS

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

CASA EN BILBAO:

Barroeta Aldamar, 2 - 1.^o

Teléfono 18315

Telegramas: "CASMIR"



FEDERIGO 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 Viz-
 caya, de S. A. Fábrica de Mieres, de
 S. A. Vapores Costeros, de Ibarra
 y Compañía, de Compañía Trasmé-
 diterránea, 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 cru-
 zamientos 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



La demanda de carbones permanece estacionada en las limitaciones que reseñabamos en nuestro número anterior. Las galletas y granzas tienen suficientes compradores para dar salida a toda la producción de éstas; no ocurre lo mismo con los menudos y cribados; son moderados los requerimientos para los primeros, y escasos, para los segundos, siendo por lo tanto de estas dos clases la composición de los «stocks» que tienen la mayoría de las minas asturianas.

Los depósitos de menudos no significan hasta ahora ningún problema para la industria hullera, teniendo en cuenta que es reducido el porcentaje que de los mismos hay almacenados; pero con los cribados no sucede igual, por la inusitada abundancia de éstos, que, además, representan un elevado costo en su apilamiento. Su salida se hace bastante difícil debido a las muchas existencias que de esta clase tienen todavía los consumidores, por motivo de la importación inglesa efectuada en los últimos meses.

Por los tonelajes embarcados por estos puertos durante la primera decena del mes ac-

tual, que alcanzaron las cifras siguientes: Gijón-Musel, 51.665 tons.; San Esteban de Pravia, 25.819 y Avilés, 18.864, puede verse que la salida de los carbones asturianos es regularmente activa. No queda, desde luego, así reflejado en el mercado de fletes, como sería lógico sucediera, debido a que las empresas mineras despliegan gran diligencia en los despachos de los buques de su propiedad dedicados al transporte de los carbones vendidos cif., con lo cual acaparan la casi totalidad del tráfico asturiano.

Por los diferentes turnos de los cargaderos del ferrocarril de Langreo hay un regular número de buques sometidos a los mismos, que sin ser precisamente grande es lo suficiente para que los despachos tengan una espera de siete a doce días; por los cargaderos del Norte las demoras son más breves no llegando casi nunca a una semana.

Los precios de los carbones para el consumo de industrias libres se cotizan por bajo para menudos y cribados, especialmente. Los precios para las industrias obligadas son los ya conocidos.

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

LOS GRANDES PAÍSES SE ESFUERZAN POR MANTENER SU HEGEMONÍA EN EL MAR

¿COOPERACIÓN O COMPETENCIA ANGLO-FRANCESA EN LOS MARES?

Se decía en setiembre último, y la noticia llegó a circular con visos de fundamento, que estaba a punto de llegarse a un acuerdo entre la «Cunard White Star Line» y la «Compagnie Transatlantique» para que los servicios del «Queen Mary» y del «Normandie» se efectuarán en una «schedule» conjunta, entre Southampton y Nueva York.

Ahora vuelve a insistirse llegando a asegurarse que tal acuerdo ha sido ratificado y formalmente firmado. El «Normandie», dejará El Havre el día 29 próximo para hacer su viaje inaugural a Nueva York. El «Queen Mary» tardará lo menos un año, y hasta entonces no llegará a vías de hecho el acuerdo, que sin duda ha de beneficiar a ambas compañías. Los dos colosos están contruidos para hacer la travesía atlántica en cuatro días; pero en las flotas a que ellos pertenecen no hay otros buques capaces de una velocidad semejante. Hacerlos ejecutar servicios inglés y francés por separado, será un sacrificio de esa velocidad, porque la velocidad de un servicio regular debe ser la del buque más lento de los que lo constituyan. Por esa razón, Sir Percy, Presidente de la «Cunard», insistió mucho tiempo en la necesidad de un nuevo «Queen Mary» para que los dos pudieran hacer un servicio regular semanal. Como resultado de esta «entente cordiale», ese servicio semanal será posible, tan pronto como el «Queen Mary» se haga a los mares.

En cuanto a la construcción de un segundo liner por la «Cunard White Star Line», no han variado las opiniones. El deseo de tal buque es obvio, pero la dilación inevitable en su botadura y el retraso que ello implicaría, son la causa de las indecisiones que se observan.

Se dice que la «Cunard White Star Line» no hará nada nuevo hasta que no recoja alguna experiencia de la explotación del «Queen Mary».

Tal vez se intente que el nuevo buque, si se decide su construcción, se haga en menos tiempo que aquél; pero debe tenerse en cuenta, que en la construcción del «Queen Mary», se batió un record de tiempo.

CINCO MILLONES DE LIBRAS PARA CONSTRUIR OTRO «QUEEN MARY»

Sobre este asunto, publica un periódico francés la siguiente noticia, donde se insiste en la intención inglesa de construir un nuevo buque gemelo del «Queen Mary»; el Estado inglés, contribuye espléndidamente a que sea realidad la pretensión de Sir Percy:

«Sir Percy Bates, Presidente de la «Cunard White Star», ha hecho recientemente unas declaraciones donde dice que en las condiciones actuales del tráfico en el Atlántico, la explotación del nuevo gigante de los mares, solo podrá hacerse a costa de un crecido déficit.

El año pasado la «Cunard» tuvo pérdida en su balance y en el año en curso no va camino de ser mejor. La fusión de la «Cunard» y de la «White Star» fué decidida hace un año, después de laboriosas gestiones. El Gobierno ha anticipado a la nueva sociedad la suma de 4.500.000 libras esterlinas, de las cuales se destinaron 3 millones a la construcción del «Queen Mary» y las otras restantes para las necesidades de tesorería. El Estado se ha comprometido también a conceder otros 5 millones de libras para construir un nuevo buque de las condiciones de gigante, en el caso de que la «Cunard White Star» se decidiera a hacerlo».

X. X.

LAS LÍNEAS DEL PLATA Y DE CANARIAS

En nuestro número de 15 de abril último, y en un documentadísimo escrito de nuestro distinguido colaborador D. Juan B. Robert, hemos tratado del asunto de las comunicaciones marítimas entre España y la América del Sur, llamando la atención ante el peligro que suponía la supresión de la línea que la Compañía Ybarra sostenía entre el Mediterráneo y el Río de la Plata.

Este grito de alarma lo abonaban múltiples y poderosísimas razones, puesto que el servicio de que se trata resultaba indispensable para las relaciones entre nuestra nación y aquellos territorios americanos que un día fueron sus colonias y en los que existen cuantiosos intereses españoles. Parecía que después de haber sido amarrados los buques de la Transatlántica Española, que durante tantos años habían prestado servicio en esa línea, les estaba reservado el mismo destino a los modernos «Cabos», de la Compañía Ybarra.

No resultó vano el llamamiento que al Estado hizo con este motivo toda la prensa española, teniendo en cuenta que de llevarse a cabo el amarre de esos buques, el tráfico marítimo que sostienen los puertos españoles con la América del Sur habría de pasar íntegro a las Compañías extranjeras que hacen la misma línea y tienen escalas en la península.

En efecto, el Gobierno acordó subvencionar a las Compañías que hagan ese servicio regular de España a la América del Sur a razón de quince pesetas por tonelada y milla, lo que se considera como *mínimum* indispensable pa-

ra que el servicio de los buques españoles a los puertos de allende el Atlántico no se interrumpa.

La noticia ha causado la natural satisfacción, pues de haberse llevado a efecto la suspensión de la línea que nos ocupa, el caso, además de ser grave, pudiera haber originado consecuencias irremediables, ya que las Compañías extranjeras, al acecho, por contar con mejor material que las españolas, nos desplazarían completamente de este servicio. Los «Cabos» son buques que responden ajustadamente a lo que deben ser los trasatlánticos españoles; junto a ellos se alinean a menudo los lujosos buques italianos, los grandes paquebots ingleses, los colosos alemanes y los finos barcos franceses. Los nuestros, aunque más modestos, llevan dignamente el prestigio de nuestra bandera, y son útiles, eficaces y baratos, respondiendo por su construcción a un sentido de utilidad y no a un ansia de producir deslumbramientos, que en los momentos actuales sería ridículo sentir en España.

La resolución del Gobierno en este asunto respondió no sólo a las peticiones de la prensa en general, sino a las de muchas Corporaciones y representaciones de las fuerzas vivas que acudieron a los altos Poderes para que no consintieran el cese de las únicas comunicaciones marítimas nacionales que nos unen actualmente con la Argentina, el Brasil y el Uruguay. Igual petición hicieron algunos diputados de diversos matices políticos, y todos estos esfuerzos unidos han dado por resultado

la feliz resolución de que damos cuenta, y de la que tenemos que felicitarnos.

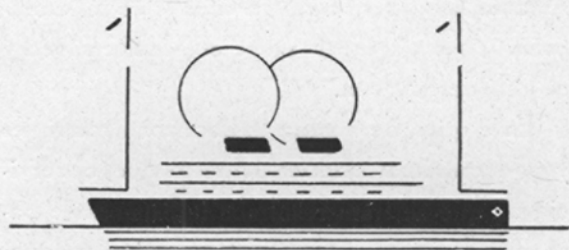
Otra resolución del Gobierno que ha causado también muy buen efecto ha sido una Orden del Ministerio de Marina, del 29 del pasado referente a las comunicaciones con Canarias. Por esta orden y atendiendo las peticiones de los productores canarios, desde el actual mes de mayo, el servicio que había de catorce días con el Norte de la península se ha convertido en semanal.

Dice la orden que esta reforma de lo establecido en virtud del contrato sobre servicios de comunicaciones marítimas de Soberanía, que no hace más que continuar lo que se venía haciendo desde el año 1927, significa llevar la subvención asignada a la línea de Canarias al Norte de la Península en más de 1.600.000

pesetas al año, correspondientes al aumento de unas 80.000 millas.

La disposición dice que el servicio de Canarias con el Norte de España, tendrá desde este mes el siguiente itinerario: Canarias-Vigo y Coruña alternativamente, Gijón y Santander alternativamente, Bilbao-Pasajes-Santander o Gijón-Coruña o Villagarcía-Vigo-Cádiz-Canarias.

Tal es la situación en los actuales momentos, que ha mejorado algo en beneficio de la navegación y los intereses españoles.



ASTILEROS DEL ANTABRICO 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



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

Ha habido en la quincena amplias fluctuaciones de precios en los mercados de granos, pero la cifra de negocios ha sido, sin embargo, muy elevada y las perspectivas de franco optimismo. La libertad de comercio en los cereales argentinos influyen favorablemente en el aumento de las operaciones, aunque los fletes no mejoren por la exagerada oferta de tonelaje que se dejó sentir algunos días.

La demanda de granos del Plata se ve aumentada por la de los países mediterráneos, debido a la escasez de sus cosechas locales, y a que en Italia se ha abierto la importación libre de trigo, hasta fines de junio. Se hacen fletes de San Lorenzo a R. U. buque de 6.500 tons. al tipo de 17/3 y con opción a un puerto español al de 17/6. De Rosario a Amsterdam, buque de 8.200 tons., cargamento de granos, al tipo de 16/3.

En la zona norteamericana, los cargadores canadienses no parecen muy dispuestos a tratar, a causa de los altos precios de los cereales en este sector, relativamente a los que privan en los mercados de Sudamérica y Australia. Lo que hay es la demanda habitual de hierro de desguace, en los puertos de Estados Unidos. Se fleta de Nueva York a Ardrossan, buque de 3.500 tons., embarque inmediato, al tipo de 12/—.

En los mercados de extremo oriente aparece una demanda activa, desde los puertos australianos a los de la costa oriental asiática; el tráfico hacia el Mediterráneo está sin embargo paralizado relativamente. De Sydney a Shangai se fleta buque de 7.500 tons., trigo a granel al tipo de 11/6.

El tráfico cerealista en los puertos del Mar Negro se desenvuelve con lentitud; la demanda para general, en cambio, ha sido relativamente movida. Se hacen fletes de Poti y Nicolaieff, manganeso, a EE. UU. a 12/6.

CARBONES

No han variado las condiciones generales de la zona de Cardiff, aunque algunos días por la coincidencia de la proximidad de las fiestas jubilaires y la visita del príncipe de Gales a Cardiff, las operaciones hayan sido más movidas en los puertos, porque se hizo paro en muchos grupos para que los mineros pudieran tomar parte en los actos conmemorativos. Abundan los cribados y es menor la oferta, en cambio, de tipos medianos y menudos; los que no ofrecen variación son estos tipos de relativa fijeza como aglomerados, coques y madera de mina.

El tráfico de antracitas en el sector de Swansea es muy irregular, aunque mantengan precios estables las variedades superiores de cribados. También consiguen sostener sus buenos precios anteriores las galletillas cortadas a máquina. Finos ordinarios se ofrecen con exceso, sin merecer atención de un consumo retraído, bajando constantemente sus precios. Las variedades para gas hallan buenas salidas; pero «carboneras», en cambio, no tienen demanda y ven desmerecer sus tipos.

Las calidades mejores de vapor, del mercado de Newcastle, siguen escasas y sosteniendo precios altos. Los Tyne, buenas y medianas calidades tienen activa demanda y alcanzan buenos tipos. Los menudos Blyth y Durham tienen una demanda que se ha retraído algunos días, pero sin hacer vacilar los precios; lo mismo sucede con algunos tipos medianos para gas. «Carboneras» en sus clases mejores, tienen solícita demanda y como la oferta no es abundante, los precios se elevan.

En el sector de Hull hubo días de franca reposición y se espera que mejoren las clases de vapor que eran las que aparecían hasta ahora más deprimidas. Galletillas tienen buena demanda y, al contrario, los menudos; los coques sostienen precios altos.

ASÍ SE ESCRIBE LA HISTORIA

—o—o—o—
POR VICTORIANO CASTAÑO SANJUÁN

Nada más grato ni más atrayente para quienes desean poseer un juicio claro y una opinión acertada, lo más próxima posible a la verdad pura, que contrastar sus conclusiones con las de quienes sostengan afirmaciones distintas a las suyas, y mejor aún si son contrarias: en esta comparación se afina nuestro pensamiento.

En Economía, como ciencia que todavía se encuentra en estado embrionario, con una frecuencia que hace pensar en si sus estudiantes son locos o son farsantes, se propugnan las más dispares soluciones a un mismo problema, que por su propia diversidad lejos de ilustrar, confunden.

Por estas dos razones, a nosotros nos ha parecido siempre mejor que divagar en busca de una nueva y original salida del atolladero en que la post-guerra colocó a la industria mundial, estudiar y meditar, siempre que nos es dado hacerlo, sobre las ya conocidas, señalando los errores o los aciertos que nos sean visibles de unos y otros.

Y así, por ejemplo, con el propósito de contrastar la opinión de quienes defienden como norma de economía nacional, la producción en función del consumo nacional, con la de aquellos otros que la establecen en función del comercio exterior, venimos escuchando cuanto unos y otros hacen público en favor de sus respectivas tesis.

Estas diferencias se acusan más agudas y esquinadas, cuando como en el caso presente se pone a discusión algún tratado de comercio que afecta a industrias colocadas en una de las dos tendencias, producción nacional y mercado exterior. (Recuérdese el tratado de comercio con Uruguay y las discusiones de exportadores y ganaderos del país).

El máximum de tensión se marca general-

mente con el hispano-inglés, cuya revisión está ya iniciada, por la gran influencia de esta nación sobre la vida económica de España y como polos de aquélla se han colocado dos clases de intereses: el carbón y la fruta: producción y mercado nacionales y comercio exterior: Asturias y Levante.

Entre los papeles que hemos manejado para valorar esas dos posiciones, encontramos el que en parte vamos a transcribir, con el objeto de justificar una vez más lo que hemos repetido con insistencia machacona: que si en torno a los problemas económicos en general existe una tremenda confusión y desorientación, en torno al problema hullero nacional, a esa confusión y desorientación hay que añadir una fatal ignorancia.

Leemos: «Boletín de Unión Gremial. Número extraordinario, Valencia. Marzo de 1935». Órgano de la Entidad Unión Gremial.

En este número extraordinario se publica un artículo que lleva por título «Valencia olvidada» y que comienza así:

«Gran peligro ofrece a nuestras exportaciones agrícolas el mercado británico, por esta marcada orientación de la política comercial inglesa que hay que aceptar porque un país es muy libre de imponerse el régimen que mas oportuno crea para defender en común sus intereses. La cifra mínima convenida entre España e Inglaterra, es de 75.000 (un siete, un cinco y tres ceros) toneladas de carbón y se ha dado el caso más de una vez de no alcanzar nuestras importaciones de carbón inglés la cifra convenida».

Hay a continuación una serie de datos sobre la exportación española de naranjas, y sigue el artículo en estos términos:

«De lo expuesto se desprende la importan-

cia del mercado inglés y de la necesidad de conservarlo, apurando todos los medios. Siendo necesario que por una vez salga Valencia de su apatía tradicional y exija de todos los órganos representativos de su economía, un esfuerzo mancomunado que nos conduzca a la solución de nuestro problema vital».

Se formulan luego diversas consideraciones sobre la importancia económica de la región, concluyendo con estas palabras:

«Son precisos, son urgentes, buenos tratados comerciales y éstos no son posibles sino ofrecemos correspondientes compras a los países que exportamos. He aquí la base, el postulado primero e ineludible de todo intento sincero de mejorar nuestras exportaciones agrícolas».

Y después, dos firmas. Nada menos que dos nombres con sus correspondientes apellidos, como queriendo aseverar inapelablemente la certeza de lo que escribieron y más arriba se transcribe. Claro que como no nos interesa lo personal las hemos omitido. Pero con lo que no podemos seguir igual criterio, es en estimar la trascendencia y alcance que esto haya podido ejercer en el sector frutero levantino, dada la categoría de la Entidad que lo ampara.

¿Quién es «Unión Gremial», de Valencia? Ella misma nos lo dice con estas palabras: «Unión Gremial, es la entidad económico-social más antigua de Valencia».

¿Qué significado y valor tiene su Boletín? También con palabras suyas lo hemos de conocer: en la Memoria de la Unión, correspondiente al ejercicio pasado, se dice a propósito de él: «Su profuso alcance, su carácter de gratuito, el aval del nombre representativo de nuestra entidad, deben de hacer del mismo un vehículo de propaganda aprovechable y sobre todo un órgano de unión constante, un reflejo exacto de los sentires, de los deseos y de las necesidades de la clase comercial e industrial».

Como se ve, las afirmaciones formuladas por tales articulistas, han sido admitidas en el portavoz de una prestigiosa sociedad valencia-

na y si ellos se han mostrado poco escrupulosos en la recopilación de los datos, lo que forzosamente les lleva a razonar sobre hechos inciertos y por ende a deducir soluciones erróneas, no hay que esperar que los lectores se hayan tomado el trabajo de hacerlo. Y si por acaso, alguno de aquella región lo dió por cierto, a estas horas trinará contra todos los gobiernos nacionales que descuidaron el cumplimiento del convenio con Inglaterra y causaron la actual falta de mercado naranjero en aquel país.

¿Será necesario señalar en una revista asturiana, los errores de bulto que el artículo comentado contiene? No lo creemos; pero a modo de complemento de estas notas así lo haremos:

Primero.—El compromiso español con Inglaterra, según el convenio comercial vigente, se contrae a permitir la importación de 750.000 (un siete, un cinco y cuatro ceros) toneladas anuales de carbón procedente de aquella nación, con derechos arancelarios reducidos de 7,50 pesetas oro por tonelada, a 4,50 pesetas oro.

Segundo.—España cumple su compromiso internacional, haciendo esa reducción arancelaria con absoluta independencia de que las importaciones alcancen o no la expresada cifra tope de 750.000 toneladas anuales.

Y tercero.—Que no obstante esa salvedad, España ha venido consumiendo carbón inglés, desde que se firmó el tratado el año 22, con arreglo a las siguientes cifras (cifra aproximada):

Año	1922....	1.690.052	tons.
(1) »	1923....	1.100.000	»
»	1924....	1.417.631	»
»	1925....	1.607.094	»
»	1926....	815.045	»
»	1927....	2.174.148	»
»	1928....	1.801.825	»
»	1929....	1.956.665	»
»	1930....	1.562.046	»
»	1931....	1.075.320	»

(1) Cifra aproximada.

Año 1932....	887.965	» tons.
» 1933 ...	779.214	»
» 1934....	1.073.206	»

Bien claro está, que *ningún* año «han dejado de alcanzar nuestras importaciones de carbón inglés la cifra convenida», ni siquiera aquél, el 26, el de la huelga general de mineros ingleses, en que se cambiaron los papeles

y los carbones astures llevaron su energía a todas las rutas del mundo.

Queden pues, bien sentados esos hechos para la historia de las relaciones hispano-británicas, pues si en puntos no sujetos o interpretaciones personales se dejan deslizar falsedades de aquel calibre, fácilmente podríamos llegar a tomar como buenos los intereses más perjudiciales al fin social.

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.

F L O T A

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

Dirección Postal:	MADRID Alcalá, 55-Apartado 529.	GIJÓN Apartado 51.	LA FELGUERA (Asturias).
Telegramas - Telefonemas:	Duro	Duro	Duro-Sama

La quiebra del tráfico marítimo

No sin ciertos reparos, me decido a hacer este comentario de la industria de transportes marítimos en las columnas de ASTURIAS MARÍTIMA, cuyo prestigio avalan multitud de lectores que sienten como propios los delicados problemas que de hace tiempo plantea la navegación, y de cuya defensa es índice elocuente la patriótica campaña que mantiene sin desfallecer esta revista. Por tal causa, y aunque tengo motivos y sentimientos afines para seguir y defender, la vida y porvenir de nuestra Marina mercante, no se me oculta lo delicado del tema que trato de enjuiciar y la responsabilidad que supone colocar en letra impresa conceptos y fundamentos que los lectores, todos técnicos y profesionales, forzosamente han de criticar. Así, pues, estas cuartillas respecto a la triste condición en que se halla nuestra genuina Marina mercante, con especial mención del bien llamado Cabotaje restringido, van escritas en sentido objetivo, sin mención particular, por entender que al defender una industria básica para la independencia de un país, el comentario ha de ser general y elevado.

En términos generales, puede decirse, que toda la Marina mercante muere sin remedio ni apoyo. Es el complicado sistema de organización, la excesiva burocracia quienes impiden una realidad para aliviar estas situaciones, porque los diversos organismos representativos de los navieros han quemado su esperanza en gestiones varias y visitas colectivas. La Marina mercante, cuando la oferta supera con exceso a la demanda, se pudre en los puertos, y una situación tal, prolongada en demasía, no puede conducir más que a la quiebra del tráfico marítimo, cual es hoy ante la perspectiva de amarré multiplicado, desguace intenso y suma to-

tal de créditos y propiedades. Es en el Cabotaje restringido (carbones, minerales y sales), donde la tragedia alcanza caracteres insospechados; es la cercenación de la salida de carbones, ahondada con la asombrosa importación de hulla inglesa, porque su costo cif. es inferior al asturiano, con tendencia inversa a nosotros, que sin lucha, sin hacer frente a los desbordamientos sociales, se han concedido mejoras que automáticamente se reflejaron en periódicos aumentos de los precios oficiales, no comprendiendo, o comprendiéndolo, que es peor, que esto iría limitando la salida de nuestros carbones, amén de que las industrias obligadas en razón directa a defender sus productos en competencia abierta, donde el céntimo decide muchas veces una operación, se orientan a transformar sus instalaciones para quemar combustibles líquidos o simplemente variando los emparrillados para nutrirse sólo de menudos. En cuanto a los minerales, ya se sabe que el vicio en que los armadores han caído años atrás de dar pié para considerarlos como simples retornos, fué motivo para que, independiente del valor intrínseco de esos minerales, los fletadores forzaran esa nota, fijando fletes que jamás cubrieron el costo en sí del transporte.

La sal es un producto que merece un aparte, y es que siendo positivo que un aumento razonado en los fletes habituales apenas supondría un gravamen insignificante, los armadores tuvieron la ocasión de unificar los tipos, contrariamente al mercado de carbones, donde presiones externas obligan a limitar más y más los fletes; pero el desplazamiento de buques de alto porte, de Barcelona en especial, hizo orientar a éstos a retornar con sal, siquiera para entretener fechas que se perderían en los

puertos iniciales, con lo que aceptaron tipos más bajos que, sirviendo de tope, forzó la baja de los viajes de vuelta, donde los armadores hubieran podido compensar pérdidas previstas en los transportes de carbón. Lo que ocurre con el Cabotaje restringido, sucede casi en forma paralela con el Gran Cabotaje y Altura, en cuyas navegaciones se siente una competencia directa de las flotas exóticas, con preferencia por parte de los fletadores a contratar barcos modernos, cosa que, desgraciadamente, no se prodiga en nuestra Marina mercante, que si siente como las demás una crisis internacional, en cambio carece del debido apoyo oficial.

Este comentario fugaz, en lo mucho que podría indicarse, demuestra que el derrumbamiento de la navegación, hay que contenerlo con prescripciones legales, sin pensar hoy en que el mercado de fletes está sujeto a la ley de la oferta y que la demanda puede constituir un tope a la baja progresiva, sino que hay que compensarla, yendo a la parte medular, como en las industrias de tierra se ha hecho, reduciendo como sea los infinitos gastos que gravan a la industria marítima, empezando por la reforma de los Cuadros Indicadores. Porque, señores, no hay derecho a legislar en sen-

tido contrario a la realidad, ya que cuando los navieros podían admitir en las nóminas de sus buques el exceso de oficialidad de cubierta y máquina, no se hizo, y contrariamente, cuando la navegación se caía, es cuando disposiciones absurdas determinaron aumentar en una tercera parte el personal, al calor de campañas eficaces de las asociaciones náuticas, que dieron de nuevo ejemplo aleccionador a los armadores de que las organizaciones cuando se tienen, y me refiero ya a estos últimos, no son para ostentar un cargo sino para luchar con tesón y fé.

Hay que ir decididamente a fijar los cuadros de personal en sus límites justos, lo que redundará en mayor beneficio del propio marino, en cuanto que los barcos aliviados en sus gastos generales podrán hacer frente a los malos tiempos y resistir a la perspectiva de un amarre, como también evidenciando la necesidad de que se establezcan para los consumos precios extraoficialmente más bajos, como excepción, a fin de proteger en cierta manera a la Marina mercante española, cuya conservación es, repito, base de la independencia nacional, cuestión a ampliar en posterior artículo.

Gijón, mayo.

ENRIQUE DÍAZ.

TELÉFONO: 14049		Dir. tel.: GONQUICIA	
GONZÁLEZ Y OLABARRI			
Gran Vía, 37		BILBAO Apartado 190	
Lubrificantes "THE SUN" Importación directa		EXTRACTOS LUBRIFICANTES "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. ZÁRAGOZA: Saturnino Martínez. San Miguel, 7, pral. Teléfono 5795.			

Agencia en Guipúzcoa

Sociedad Hullera Española

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

LA OBTENCIÓN DE GASOLINA Y ACEITES PESADOS DE LOS CARBONES

UN IMPUESTO EN FAVOR

DE LOS CARBONES :—:

Por los organismos asesores de la Hacienda inglesa se estudia la imposición de cargas fiscales a los aceites pesados que se importen. Esta medida no influiría directamente sobre la producción de carbones, pero en cambio estimularía la producción de esos aceites de los carbones.

Es sabido que los aceites pesados Diesel pueden ser fácilmente obtenidos del carbón por más de uno de los procesos de derivación ensayados; eso ampliaría en una gran proporción el consumo de tales carbones, si la medida se lleva a efecto tal como está estudiada, en el supuesto de que no se trata de una medida puramente fiscal y sólo se estudie con ánimo de proteger la industria de carbones. Es un punto que todavía no está claro y la ambigüedad de las manifestaciones oficiales puede ser síntoma de indecisión. Claro que luchará contra la oposición de los consumidores de aquellos aceites, vehículos especialmente.

El anuncio de esta medida oficial ha producido enorme interés en los medios carboneros interesados. Inglaterra hace todos los esfuerzos posibles para salvar las dificultades de la industria carbonera que es una de las más afectadas por la crisis de consumo exterior.

Tales esfuerzos quedarán bien recompensados con lo que se pretende y así los países productores de carbón podrán salvar su industria nacional.

EL PRIMER ENVÍO INGLÉS DE

GASOLINA DEL CARBÓN :—:

Se ha realizado el primer envío de 300.000 galones de gasolina, obtenida con el carbón inglés, en la fábrica de hidrogenación de la Imperial Chemical Industries, construída en Billingham-on-Tees, Durham. Dicho envío fué realizado por vía marítima. Una parte de esta gran instalación para la hidrogenación de carbones, construída con arreglo a las patentes de la International Hydrogenation Patents Company, ha iniciado en el pasado mes de febrero sus trabajos. Cuando alcance su máxima producción, ésta será de 30 millones de galones aproximadamente y utilizará 0,35 millones de toneladas de carbón.

Este primer cupo de gasolina es distribuído por Mex-Shell y B. P. Company, las cuales hasta ahora dominaban los mercados de la Royal Dutch-Shell y la British Petroleum (Anglo-Persian). La Imperial Chemical Industries ha adoptado acuerdos con estos grupos y también con la Anglo-American Oil Co. (Socony) según los cuales la gasolina del carbón será mezclada con la gasolina del petróleo, para ser entregada al mercado.

Una vez más tenemos que congratularnos de que este invento haya abierto perspectivas insospechadas a la producción de carbón asturiano, que con ello podrá verse libre de la angustiosa situación en que actualmente se desenvuelve, si seguimos el ejemplo de Inglaterra.



SOCIEDAD ANONIMA DE

Motores Deutsche Werke

Dirección: BARCELONA - Provenza, 314

NOTAS ESTADÍSTICAS

EL MOVIMIENTO DEL PUERTO DE GIJÓN MUSEL EN 1934

La Junta de Obras de Gijón-Musel acaba de publicar su Memoria administrativa correspondiente al año pasado, y como era de esperar, dada la crisis de tráfico marítimo que existe y los acontecimientos desarrollados en 1934, que durante determinados períodos impidieron la normalidad en las faenas portuarias, el ejercicio último acusa un importante descenso en el tráfico de buques y mercancías.

En dicho año se importaron por este puerto 337.286 tons. y se exportaron 1.619.629, que comparadas con las de 1933, da un resultado de 15.708 y 74.316 tons. menos. Desde luego, las mercancías que motivan este descenso son las maderas para minas (23.725 tons. que no fueron importadas) y el carbón (84.348 tons. exportadas de menos). En cuanto a las demás mercancías, es preciso consignar un pequeño aumento sobre 1933, que asciende a 8.017 tons. en las importaciones y a 9.032 en las exportaciones.

El movimiento de buques de bandera na-

cional fué de 2.604 vapores y 150 veleros (2.376.163 tons. de arqueo) entrados y dos mil 605 vapores y 160 veleros (2.341.317 tons.) salidos. Los buques extranjeros despachados ascendieron a 162 con un tonelaje de 382.864 en total. Comparados estos datos con los de 1933, se observa una diferencia de 297 buques menos, que en otros tantos viajes no acudieron a este puerto.

La recaudación obtenida por esta Junta de Obras por los conceptos de arbitrios, explotación de servicios y diversos eventuales ascendió a 2.459.786,62 pesetas a las que han de añadirse 425 mil correspondientes a la subvención del Estado. Los gastos en este mismo período fueron de 3.470.409,44 pesetas.

Insertamos a continuación: un cuadro estadístico con el resumen del movimiento de mercancías importadas y exportadas por nuestro puerto, en estado comparativo con el año mil novecientos treinta y tres.

AÑOS	IMPORTACIÓN			EXPORTACIÓN			
	Carga general — Tons.	Madera en pinos — Tons.	TOTAL — Tons.	Carga general — Tons.	CARBÓN		TOTAL — Tons.
					MUSEL — Tons.	GIJÓN — Tons.	
1.933	224.055	128.939	352.994	99.425	1.418.432	176.088	1.693.945
1.934	232.072	105.214	337.286	108.457	1.346.743	164.429	1.619.629
Más en 1934	8.017			9.032			
Menos en 1934		23.725	15.708		71.689	11 659	74.316

LA REAPERTURA DE LOS MERCADOS EN DOMINGO

Año tras año, desde 1932, ha sido continuamente expuesto el problema planteado a la industria pesquera nacional con el cierre de los mercados centrales durante el domingo; las quejas de los elementos pesqueros de todo el litoral se dejaron oír en los centros oficiales sin interrupción, pero sin ser atendidas. Todo ello hacia ya suponer que el decreto del ex-ministro de Trabajo, Largo Caballero, aprobando el cierre dominical para las ventas de pescado, continuaría en vigor por tiempo indefinido, a pesar de los enormes perjuicios que el mismo significaba para nuestra industria pesquera. Hace precisamente un mes nos ocupamos en las páginas de esta Revista de tan viejo tema, del que ya habíamos hablado repetidas veces y nuevamente hubimos de hacerlo ante la imperiosa necesidad de su resolución; pero con el consiguiente escepticismo respecto de adelantar algo, vista la esterilidad de la campaña que en pro de la reapertura de los mercados centrales se venía realizando desde cuatro años a esta parte, en cuyo transcurso no se vislumbró la posibilidad de adoptar medidas que permitieran la venta de pescado durante los domingos, a pesar de lo fáciles que éstas eran, aún sin lesionar los intereses obreros, ni vulnerar la jornada de 48 horas semanales.

Pero, por fin, un ministro de Trabajo, más comprensivo que los anteriores, y ante el informe favorable de la Junta Pesquera y Conservera, que estimó la importancia de los perjuicios que se infligía a la industria pesquera

con dicho sistema de ventas, ha dispuesto la reapertura de rulas, lonjas, mercados, etc., durante cuatro horas en domingo.

La resolución ministerial, en su parte dispositiva, dice así:

1.º No podrá utilizarse, con respecto a los establecimientos de venta al por mayor o menor de pescado, la facultad concedida por el artículo 9.º del Decreto-ley de 8 de junio de 1925 para pactar totalmente el cierre en domingo, bien adopte el pacto la forma de acuerdo de Jurado mixto, bien la de convenio colectivo entre patronos y dependientes.

2.º Los establecimientos de venta al por menor de pescados estarán abiertos, de ocho a doce de la mañana, todos los domingos del año, pudiendo los Jurados mixtos, o en su defecto los elementos interesados, determinar que las horas de apertura sean de nueve a trece en vez de las anteriormente señaladas.

3.º La venta al por mayor de pescados en rulas, lonjas, mercados, etc., también se efectuará durante cuatro horas en domingo, que serán determinadas por el Jurado mixto, en su defecto, por pacto entre los elementos interesados, y a falta de uno y otro, quedarán fijadas por el Delegado provincial de Trabajo, con recurso ante el Ministerio; y

4.º Para compensar a los dependientes que trabajen en domingo se cerrarán durante cuatro horas las pescaderías, después del mediodía, en otro día de la semana que no sea sábado.

* * *

Tan pronto como vuelvan a restablecerse las ventas dominicales de pescado, habrán de dejarse sentir los efectos favorables que esto producirá a la actividad pesquera, viéndose el más fácil desenvolvimiento que tendrá la misma, puesto que no dará lugar a las aglomeraciones de pescado en los puertos desde el sábado a lunes ni tampoco a la considerable baja de precios que en dichos días llegaba a tener la pesca; por otra parte, dejará de existir el temor de los consumidores para adquirir pescado los lunes y martes ante la duda de su frescura. Todo ello desaparecerá en bien de nuestra industria pesquera, que bastantes perjuicios soportó en el tiempo que duró tan absurda disposición, rectificada por fin, sin que los empleados tengan que aumentar su jornada

de trabajo y en la forma que tantas veces se expuso.

Sin embargo, tenemos entendido que determinados elementos tratan de impedir la venta de pescado en los mercados centrales durante el domingo y lo hacen sin fundamento alguno para mantener esta actitud. Sería lamentable que después de los esfuerzos hechos para conseguir la venta dominical y los beneficios que la misma reportará a la industria pesquera, tan necesitada de facilidades para un desarrollo más próspero que el presente, vengan ahora unos señores poniendo trabas caprichosas y que prevalezca la pretensión de ellos. Esperamos que esto no sucederá y que no tardando se restablezcan las ventas de pescado en domingo, por la cual venimos desde hace tanto tiempo laborando.

PISCIS.

GABINO FELGUEROSO

CARBONES

DELEGACIONES Y DEPOSITOS:

Barcelona - Tarragona - Sevilla - Palma de
Mallorca - Bilbao - Pasajes

Telegramas y Telefonemas GABIROSO

◆ Teléfono 31-23 ◆

Apartado 79

Calle 27 de Diciembre, 2, 2.º

GIJÓN

VARADERO del FOMENTO

Propietario: BERNARDO ORTEA

GIJÓN

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES NAVALES

Carro varadero para buques hasta 1.000 toneladas

PRECIOS REDUCIDOS PARA LAS OPERACIONES DE SUBIDA, BAJADA Y ESTANCIA

SOLICITESE TARIFA DE PRECIOS



SECCIÓN DE PESCA



BASTANTE PESCA; PERO PRECIOS BAJOS.

En la quincena pasada hubo abundancia de pesca para aquellas parejas que trabajaron en estas playas, cuyas capturas fueron principalmente de pancho, chicharro y algo de pescadilla. En los últimos días se registraron buenas caladas de besugo y fueron puestas en venta bastantes cajas de salmonete, pez éste que hasta ahora escaseó mucho.

Las parejas llegadas de la costa de Irlanda y Francia descargaron también bastante pesca, siendo pescadilla la base de mareas de la primera procedencia y merluza la de la segun-

da. En la Estaca las capturas fueron reducidas y de mala calidad.

Mucho bocarte trajeron las lanchas de este puerto, especialmente en la primera semana del mes; pero de tamaño tan pequeño que no tuvo precio, siendo tirado al mar en muchas ocasiones, puesto que la arroba llegó a cotizarse a diez céntimos bastantes veces.

Los precios que rigieron para todas las clases de pescado han sido bajos en la mayoría de los días, debido a lo cual pocas fueron las mareas que llegaron a clasificarse como remuneradoras, a pesar de la mucha pesca que se capturó.

Promedio de precios en las ventas de pescado en la Rula de Gijón, desde el 26 de Abril al 10 de Mayo de 1935

CLASE DE PESCA	26	27	29	30	1	2	3	4	6	7	8	9	10
Merluza.....	4,39	2,90	3,19	3,14	2,79	2,59	2,36	2,18	2,—	1,64	1,79	1,59	1,89
Pescadilla. ...	1,38	1,12	1,—	1,30	1,32	1,26	1,28	1,32	1,26	1,23	1,28	1,11	1,08
Besugo.....	1,04	0,79	1,19	1,29	0,89	1,—	0,90	1,—	1,—	0,92	1,—	0,97	1,—
Panchos.....	0,91	0,55	0,64	0,90	0,69	0,62	0,50	0,80	0,87	0,58	0,80	0,68	0,69
Gallos.....	1,43	1,14	1,16	1,36	1,22	1,31	1,16	1,24	1,16	0,90	1,33	1,—	1,15
Congrio.....	2,50	1,64	1,80	1,91	1,60	1,50	1,69	1,59	1,70	1,56	1,69	1,20	1,69
Congria.....	2,—	0,90	1,44	1,50	0,88	0,69	1,15	1,—	»	0,89	0,89	0,67	1,04
Salmonetes...	2,69	2,64	2,68	1,93	1,81	2,—	1,53	1,79	1,79	1,60	1,89	1,59	1,79
Rodaballos...	3,04	»	2,71	2,98	2,29	2,66	2,73	2,05	1,85	2,23	2,01	»	1,83
Lenguados...	3,87	4,01	4,56	»	»	»	»	3,85	»	»	2,40	»	4,—
Barbadas....	0,86	0,73	0,73	1,—	0,74	»	0,80	1,—	0,85	0,46	1,—	0,71	1,—
Potas.....	0,68	0,62	0,70	0,65	»	0,88	0,74	0,71	1,—	0,80	0,70	»	0,79
Matute.....	0,50	0,37	0,37	0,50	0,38	0,50	0,39	0,50	0,50	0,36	0,41	0,37	0,41
Pelao.....	0,61	0,44	0,40	0,50	0,41	0,60	0,35	0,50	0,63	0,46	0,39	0,38	0,50
Sardinias....	0,60	0,50	0,76	»	0,75	0,32	»	»	0,30	0,44	»	»	»
Chicharros...	0,39	0,34	0,36	»	»	0,50	»	0,40	0,49	0,45	0,30	0,35	0,37
Centollos....	»	2,76	»	1,84	»	»	1,45	2,36	1,95	»	6,68	»	»
Almejas.....	»	»	1,78	1,65	»	0,84	»	»	»	»	»	»	»
Bocarte.....	»	»	0,54	0,60	0,59	0,46	0,19	0,29	0,11	0,23	0,13	»	0,20
Abadejo.....	»	»	»	1,69	1,20	0,96	»	1,—	1,19	»	»	»	1,17
Percebes....	»	»	»	0,73	0,36	»	»	»	»	»	»	»	»
Reyes.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,49	»	»	»
Mero.....	»	»	»	»	»	2,40	»	2,29	2,80	»	2,83	»	2,21
Rubiel....	»	»	»	»	»	2,44	»	»	»	»	»	»	»

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

MUSEL

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 =====				
9 Abril.	30 Abril.	V. Ruiz Senén	5.750	Barcelona.
15 id.	8 Mayo.	Ntra. Sra. del Carmen	5.250	Id.
23 id.	cargando	Maruja y Aurora	7.000	Id.
9 Mayo.	esperando	Abando	2.600	Vallcarca.
10 id.	,	Ciaño	7.500	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
12 Abril.	29 Abril.	Ea	1.700	Cartagena.
18 id.	3 Mayo.	Villamanrique	2.450	Vallcarca.
22 id.	9 id.	Arantzazu	3.500	Barcelona.
24 id.	cargando	Ramón Alonso R.	5.000	Id.
10 Mayo.	esperando	Norte.	5.000	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
11 Abril.	1 Mayo.	Urumea	4.000	Barcelona.
17 id.	4 id.	Monchu	2.350	Cádiz.
25 id.	cargando	Mina Piquera	5.000	Barcelona.
6 Mayo.	esperando	Sotón.	1.900	Bilbao.
8 id.	,	Sama.	1.000	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
19 Abril.	27 Abril.	Juan Artaza	580	Pasajes.
22 id.	30 id.	Suevia	400	Cádiz.
22 id.	30 id.	Ruda.	400	Vigo.
25 id.	2 Mayo.	M. Junquera	620	San Sebastián.
26 id.	4 id.	Iturri-Ripa	400	Bilbao.
1 Mayo.	9 id.	Alejandro	400	Bilbao.
6 id.	cargando	Iciar.	620	Vigo.
7 id.	esperando	M. Santiuste	480	Santander.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
26 Abril.	26 Abril.	Hernani	420	San Sebastián.
29 id.	30 id.	Mina Carrio	3.900	Valencia.
30 id.	1 Mayo.	Sotón	1.900	Santander.
2 Mayo.	3 id.	Fernando Luis de Ibarra	4.600	Tarragona.
2 id.	4 id.	Hernani	420	San Sebastián.
3 id.	8 id.	M. de Chávarri	4.600	Valencia.
9 id.	9 id.	Hernani	420	San Sebastián.
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
13 Abril.	26 Abril.	Numa	4.400	Barcelona.
19 id.	26 id.	Mont Seny	860	Bilbao.
22 id.	30 id.	Ruda	80	Vigo.

- GIJON

estos puertos desde el 25 de Abril al 10 Mayo de 1935

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
22 Abril	30 Abril	Jesús Antonio	1.500	Huelva.
25 id.	28 id.	M. Piquera	440	Consumo.
25 id.	29 id.	Sama	1.000	Bilbao.
25 id.	27 id.	C. La Plata	2.300	Málaga.
26 id.	30 id.	Mari Begoña	420	Bilbao.
29 id.	2 Mayo.	Cartes	150	Vegadeo.
30 id.	4 id.	Mont Seny	860	Pasajes.
30 id.	8 id.	R. Alonso R	900	Barcelona.
1 Mayo.	7 id.	Josefa Mary	230	Vigo.
1 id.	10 id.	Araitz mendi	4.400	Sagunto.
2 id.	cargando	Deva	3.240	Barcelona.
4 id.	8 Mayo.	Jnan Artaza	560	Pasajes.
6 id.	esperando	Mari Begoña	420	Bilbao.
6 id.	8 Mayo.	Llodio	900	Id.
6 id.	esperando	Monte Faro	180	Coruña.
6 id.	9 Mayo.	Ruda	480	Vigo.
7 id.	10 id.	San Eduardo	300	Marín.
7 id.	esperando	Melchuca	114	Coruña.
8 id.	>	Mont Seny	860	Pasajes.
9 id.	>	Zuloaga	214	Coruña.

GIJON - DARSENA.—F. C. DE LANGREO

18 Abril.	26 Abril.	Rosita	140	Santander.
18 id.	20 id.	Mariavi	360	Id.
19 id.	30 id.	Paco García	210	Id.
22 id.	1 Mayo.	Mina Coto	350	Bilbao.
24 id.	6 id.	Lola	230	Santander.
24 id.	6 id.	Sotillo	190	San Sebastián.
25 id.	6 id.	San Eduardo	300	C. Urdiales.
26 id.	4 id.	Sisarga	300	San Sebastián.
27 id.	6 id.	Ana	300	Zumaya.
27 id.	7 id.	Dionisia	250	Bermeo.
27 id.	8 id.	José G. Trevilla	260	Santander.
30 id.	9 id.	Joven Víctor	160	Zumaya.
1 id.	10 id.	Juanes	200	San Sebastián.
2 id.	10 id.	Toñín	150	Santander.
2 id.	10 id.	Jone Miren	190	Pasajes.
3 id.	cargando	Edurne	240	Bermeo.
6 id.	esperando	Anita	200	Ferrol.
6 id.	>	Paco García	205	Bilbao.
6 id.	>	Magdalena	230	Id.
8 id.	>	C. Hevia	220	San Sebastián.
8 id.	>	Carmen	230	Santander.
10 id.	>	Antonieta	120	Bilbao.
10 id.	>	Ana	300	Zumaya.
10 id.	>	Cartes	150	Coruña.
10 id.	>	Mariavi	360	Santander.
10 id.	>	Rosita	140	Id.

A V I L E S

Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la 3.^a decena de Abril y 1.^a de Mayo de 1935

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Abril.				
19 Abril	23 Abril	Caruso	1.353	Pasajes.
22 id.	23 id.	Bodón	888	Vigo.
20 id.	23 id.	Recalde	11	Ferrol.
21 id.	23 id.	Río Turia	20	Bermeo.
18 id.	24 id.	Claudio	3.703	Málaga-Ceuta.
18 id.	25 id.	Esles	3.471	Alicante.
23 id.	25 id.	Erandio	1.452	Tarragona.
24 id.	26 id.	Arnao	142	Requejada.
26 id.	26 id.	Lola	227	Pasajes.
24 id.	26 id.	Vito	13	Santander.
26 id.	26 id.	Luis Vives	10	Coruña.
25 id.	29 id.	Santiago López	3.853	Cartagena.
27 id.	29 id.	Caruso	1.343	Pasajes.
30 id.	30 id.	Mari Carmen	380	Vigo.
30 id.	30 id.	Margarita	310	Marín.
30 id.	30 id.	Nemrod	80	Pasajes.
28 id.	30 id.	Río Turia	30	Bermeo.
TOTAL...			17.286	
1.^a decena de Mayo.				
29 Abril	2 Mayo.	Evaristo	107	Navia.
1 Mayo.	2 id.	Arnao	86	Requejada.
2 id.	2 id.	Luis Vives	6	Guetaria.
2 id.	2 id.	San Jorge	5	Coruña.
30 Abril	3 id.	José Tartiere	3.466	Valencia.
2 Mayo.	3 id.	Aller	14	Gijón.
28 Abril	4 id.	Zurriola	2.601	Aguilas.
3 Mayo.	4 id.	Castro Alen	2.040	Sevilla.
3 id.	4 id.	Margarita	308	Zumaya.
4 id.	4 id.	Lolina	402	Id.
3 id.	4 id.	Inogedo	56	Requejada.
4 id.	6 id.	Caruso	1.321	Bilbao.
5 id.	6 id.	Arnao	119	Requejada.
4 id.	6 id.	Río Turia	20	Pasajes.
4 id.	7 id.	Luis Adaro	3.231	Sevilla.
6 id.	7 id.	El Gaitero	10	Santander.
25 Abril	8 id.	Antonio Satrustegui	4.651	Barcelona.
8 Mayo.	8 id.	Arnao	6	Requejada.
9 id.	9 id.	Margarita	311	Pasajes
8 id.	9 id.	J. F. M	1	Navia.
10 id.	10 id.	Arnao	103	Requejada.
TOTAL...			18.864	

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

Relación del carbón embarcado por este puerto durante la 3.^a decena de Abril y 1.^a de Mayo de 1935

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Abril.				
19 Abril	21 Abril	Aurora	1.025	Bilbao.
19 íd.	22 íd.	F. R. San Pedro	2.965	Id.
19 íd.	22 íd.	Ana	301	Pasajes.
19 íd.	23 íd.	Erandio	2.913	Barcelona.
19 íd.	23 íd.	Zuloaga	210	Coruña.
19 íd.	23 íd.	Evaristo	70	Navia.
24 íd.	25 íd.	Aurora	1.020	Bilbao.
23 íd.	25 íd.	Juan M. de Urquijo	2.941	Id.
25 íd.	25 íd.	Manuel	237	Coruña.
25 íd.	26 íd.	Margarita	319	Bilbao.
25 íd.	26 íd.	Mari Carmen	382	Vigo.
25 íd.	26 íd.	J. F. M.	50	Santa Marta.
25 íd.	27 íd.	J. María	525	Pasajes.
26 íd.	27 íd.	Galicia	332	Id.
24 íd.	27 íd.	Jaime Girona	2.578	Bilbao.
19 íd.	27 íd.	Ulía	3.125	Almería.
25 íd.	28 íd.	F. R. San Pedro	2.690	Bilbao.
TOTAL...			21.683	
1.^a decena de Mayo.				
27 Abril.	1 Mayo.	Astillero	489	Pasajes.
25 íd.	1 íd.	B. Zorroza	2.528	Bilbao.
1 Mayo.	1 íd.	Vito	183	San Sebastián.
29 Abril.	1 íd.	Aurora	1.022	Bilbao.
28 íd.	1 íd.	M. de Urquijo	2.846	Id.
22 íd.	1 íd.	Lekeitiara	157	Pasajes.
1 Mayo.	3 íd.	F. R. San Pedro	3.433	Bilbao.
2 íd.	3 íd.	San Ireneo	555	Vigo.
3 íd.	4 íd.	Don Quijote	215	Corcubión.
4 íd.	4 íd.	Asunción	162	San Sebastián.
1 íd.	5 íd.	José María	510	Pasajes.
2 íd.	5 íd.	El Caudal	1.054	Id.
1 íd.	5 íd.	Jaime Girona	3.365	Bilbao.
4 íd.	7 íd.	Aurora	1.018	Id.
5 íd.	7 íd.	M. de Urquijo	3.413	Id.
6 íd.	7 íd.	Cabaleiro	60	Santa Marta.
7 íd.	8 íd.	Airoso	195	Ferrol.
5 íd.	9 íd.	Begoña 7	107	San Sebastián.
4 íd.	9 íd.	Aller	193	Id.
8 íd.	9 íd.	F. R. San Pedro	2.687	Bilbao.
8 íd.	10 íd.	José María	519	Pasajes.
7 íd.	10 íd.	Capricho	113	Ferrol.
TOTAL...			25.819	

EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

Toneladas de carbón embarcadas por los diferentes cargaderos que se citan durante la 3.^a decena de Abril y 1.^a de Mayo de 1935

		3. ^a DECENA	1. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.	Turno 1. ^o	9.950,24	7.241,92
	Id. 2. ^o	5.992,51	5.419,64
	Id. 3. ^o	4.445,51	7.280,24
	Id. 4. ^o	3.052,94	1.543,95
	Grúas chicas.....	358,95	582,14
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.	Cargaderos	20.892,27	23.599,19
	Grúas chicas.....	3.526,60	2.686,17
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C.	Cargaderos	1.966,31	2.875,92
	Muelles.....	393,00	436,00
Totales en las dos decenas.....		50.578,18	51.665,17
AVILÉS		17.286,00	18.864,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA		21.683,00	25.819,00

CEMENTOS FRADERA, S.A.

PORTLAND ARTIFICIAL LANDFORT



LANDFORT
VALLCARCA

DESPACHO:

RONDA DE LA UNIVERSIDAD, 31

BARCELONA

Teléfono n.º 13067

DIRECCION TELEGRAFICA: "LANDFORT"



INFORMACIONES VARIAS



COMPRA-VENTA DE BUQUES

Vapor «Levante»; casco de acero; de 878 toneladas de registro bruto y 509 netas; construido en el año 1886. Vendido por D. José Martínez, de Valencia a desguazadores españoles.

BUQUE QUE CAMBIA DE NOMBRE

El vapor «Arantzazu», de la matrícula de Bilbao, ha cambiado su nombre actual por el de «Iñaque».

TRES NOMBRAMIENTOS

Como consecuencia de la solución de la última crisis, se han publicado por los respectivos Ministerios las siguientes órdenes que interesan a esta región.

Nombrando subsecretario de la Marina civil a D. Eduardo Piñán, diputado a Cortes por Asturias.

Nombrando a D. Rafael Aizpún Santa Fé, ministro de Industria y Comercio.

Nombrando Director General de Minas y Combustibles a D. José Martínez Ortega.

Todos los designados para los anteriores cargos son personas competentísimas y seguramente que su labor ha de ser fructífera para los intereses marítimos, industriales y mineros que les están encomendados.

UNA CONFERENCIA SOBRE LA INDUSTRIA HULLERA

Invitado por las Comisiones técnicas de Acción Popular, en su domicilio de Madrid, dió el lunes día 6 del actual, una interesante

conferencia el culto Ingeniero de Minas don Francisco Fontanals.

El tema elegido fué «El problema hullero», que desarrolló con perfecto conocimiento, deteniéndose a destacar la importancia de la industria hullera para la economía nacional, su situación actual y la necesidad de ordenarla y vigorizarla.

Pasó estudio a los medios legales que hasta hoy se han establecido con aquel fin y terminó con una breve indicación sobre algunos complementos que serían eficaces para conseguir un mejor resultado.

La asistencia que fué numerosa y le escuchó con gran interés, le rindió calurosos aplausos.

D. ANICETO SELA SAMPIL

En Madrid ha fallecido el día 9 del actual, el ilustre catedrático asturiano D. Aniceto Sela Sampil, exrector de la Universidad de Oviedo, alta mentalidad que se había destacado hondamente en la vida cultural española y persona bondadosa y afabilísima, lo que le hacía ser estimado de cuantos le conocían.

El finado fué también secretario de la Patronal Minera de Asturias y se dedicó siempre a la defensa de los intereses hulleros de esta provincia. En su labor cultural en la Universidad ovetense etc., fué del os más destacados adalides de la Extensión Universitaria.

Era académico de Ciencias Morales y Políticas y asociado a varios Institutos extranjeros; y en 1919 se le designó Director General de Primera Enseñanza, en su calidad de técnico. Como publicista tiene una larga lista de obras, así como también colaboró en dis-

tintos periódicos y revistas, dirigiendo durante muchos años la Revista Industrial Minera Asturiana.

Descanse en paz el ilustre asturiano y reciban sus deudos nuestro más sentido pésame.

FLETES DE 3.000 MILLAS A 5/10

En una revista marítima inglesa, ocupándose de la crítica situación del mercado de fletes norteamericano, se cita el caso del trigo que se transporta de Montreal al Reino Unido, una distancia de 3.000 millas, a razón de 5/10 por tonelada. «Este estado de cosas, dice el articulista, no necesita comentarse. Ese precio, es el equivalente de un tráfico costero».

PELÍCULAS SONORAS DE LOS CRUCEROS MARÍTIMOS DE LUJO

En el «Phoenix Theatre» de Londres se exhiben con frecuencia películas de propaganda de la «Orient Line». Con los títulos de «Verano en el Norte», «Gentes y lugares», «Mares cambiantes» y «Aguas de refugio», se registran los principales motivos e impresiones de la vida a bordo en los cruceros organizados por la compañía, durante el año, y las excursiones realizadas en los puntos de escala. Constituyen un espectáculo muy original y

atractivo, sobre todo para los que han sido viajeros y actores, por tanto, de aquellos films. Son sonoras y técnicamente de relevante mérito.

MÁS DE CUATRO MILLONES DE LIBRAS DE BENEFICIO EN LOS CARBONES INGLESES

El resultado neto de la industria de carbones ingleses durante el año pasado, fué de un balance positivo de 4.128.199 de libras esterlinas; seis zonas dieron un balance positivo y tres negativo.

El carbón obtenido durante el año fué de 213.760.556 tons. y después de deducir el consumo de las minas y el carbón de los mineros, quedó un disponible para la venta de 198.324.915 tons.

El coste neto de producción fué de 128.557.681 £, o 12 chelines y 11,57 peniques por tonelada; y el producto de 132.685.880 £, o sea 13 chelines y 4,57 peniques, que representa una diferencia en venta de /5 por tonelada.

Los distritos con resultados favorables fueron Yorkshire, North Derbyshire, Nottinghamshire, South Derbyshire, Leicestershire, Cannock Chase y Warwickshire por este orden; los tres distritos con resultado desfavorable son: Durham, South Gales (Cardiff y Swansea) y Northumberland.



LA CONSTRUCTORA GUIPUZCOANA S. A.

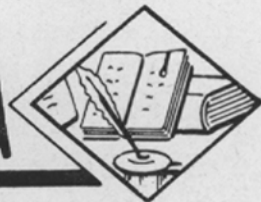
Pasajes de San Pedro

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE BUQUES, MAQUINAS Y CALDERAS

PROYECTOS Y PRESUPUESTOS GRATUITOS



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



LOS CONTRATOS DE LOS TRIPULANTES DE BUQUES PESQUEROS

Ilmo. Sr.: Habiendo llegado a conocimiento de la Subsecretaría de la Marina civil que en los contratos que celebran con sus Armadores algunos de los Capitanes y Patrones que mandan buques pesqueros se establecen cláusulas que no se ajustan, en algún caso, a lo preceptuado en la legislación vigente,

Este Ministerio ha dispuesto que en lo sucesivo deberán presentarse al visado de las Autoridades marítimas del puerto de embarque, además de los contratos de los tripulantes, los que celebren con sus Armadores los Capitanes y Patrones de los buques dedicados a la pesca, al objeto de que dichas Autoridades, en uso de las facultades que les concede la legislación vigente, puedan rechazar las estipulaciones que consideren defectuosas o incompletas, y vigilar para que los contratos que puedan celebrarse contengan las declaraciones de derechos y deberes de las partes contratantes que se consignan en las disposiciones legales, sin perjuicio de las estipulaciones especiales que les convenga establecer, siempre que no sean

contrarios a aquéllas ni se opongan a la legislación vigente en la materia.

Madrid, 30 de abril de 1935.

DISTANCIAS QUE NO FIGURAN EN LAS TABLAS OFICIALES PARA LA LIQUIDACIÓN DE PRIMAS

Ilmo. Sr.: Como continuación a las disposiciones dictadas sobre esta materia, de acuerdo con lo informado por la Inspección general de Navegación, esta Subsecretaría ha resuelto disponer se publiquen, para confeccionar los documentos de liquidación de primas a la navegación, las distancias que se acompañan, que corresponden a los puertos que no figuran en las Tablas oficiales utilizadas al efecto.

Dugirat (mar Adriático). — Las mismas distancias que a *Almissa*, disminuídas en dos millas.

Parrsboro (Norteamérica). — Se tomarán las mismas que a *Portland*, aumentadas en 66 millas.

Portovesme (Cerdeña). — A punto G de Gibraltar la distancia a Baie de Las Palmas (Cerdeña), aumentada en cuatro millas.

Saint Jhon (Te-



PINTURAS SUBMARINAS

Muñuzuri, Lefranc, Ripolin. S.A.

APARTADO 49 BILBAO

rranova).—Es el que figura en las Tablas francesas con el de *Saint Jean*.

Selzaete (Bélgica).—A todos los puertos fuera del río las mismas distancias que a los de *Gand*, aumentadas en dos millas.

Sluiskill (Holanda).—Río Escalada. Las distancias a *Terneuzen*, aumentadas en tres millas. (Está rectificada).

Rendsburg (Alemania).—Se tomarán las

mismas distancias que a *Brunsbüttel*, aumentadas en 34 millas.

Zeebrugge (Bélgica).—Punto G de Gibraltar, la distancia a *Ostende*, aumentada en 13 millas.

Madrid, 26 de abril de 1935.

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

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 }

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, recursos de tercero y averías particulares
Capitales asegurados: 33.912.425 PESETAS.
Sinistros pagados: 2.934.072,80 PESETAS.

Seguro de accidentes del trabajo y de mar

La Mutua asegura todos los riesgos que autoriza la vigente Ley de Accidentes del trabajo, y los riesgos de accidentes de mar.
Capitales asegurados: 9.148.444 PESETAS.

CIFRAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1934

DELEGACIONES EN TODOS LOS PUERTOS

Autorizado por la Inspección de Seguros y Ahorro en 8 de mayo de 1934

S. A. Depósito de Carbones de Tenerife

GIJÓN

CARBONES

Consignatarios :-: Fletamentos

Agencia de las Compañías Hamburguesas

(Servicio directo a CUBA y MEXICO)

Telegramas: DEKADE :-: Teléfono 1119 :-: Apartado 44

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

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

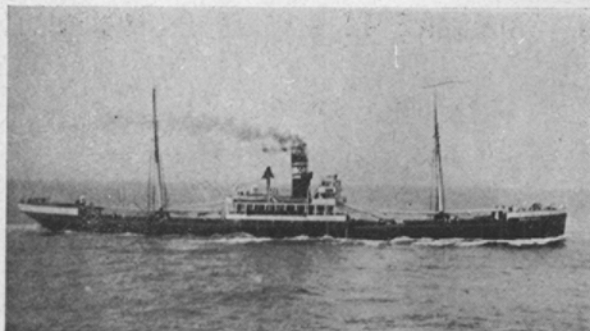
Esta Compañía tiene a su cargo las estaciones de la casi totalidad de los buques españoles de pasaje, carga y pesca, y posee la exclusiva en España para la explotación de dichos aparatos

Pídanse detalles y presupuestos a

HISPANO RADIO MARÍTIMA, MADRID - Alcalá, 16

a sus inspecciones de: Barcelona: Gran Vía Layetana, 3; Bilbao: Alameda de Recalde, 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: DARIO VEGA :-: Trinidad, 23



JOAQUIN VELASCO

LANGREO, 2

GJIÓN

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

VAPORES:



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

Manuel G. Morán

EFFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

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

Aceites para la Marina MOBIL OILS

Empaquetaduras y juntas BELDAM

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

San Juan de Nieva (Avilés)

Telegramas } MORÁN-AVILÉS
Telefonemas }

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 (LTD.A.)

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

GIJÓN

CONSTRUCCIONES METALICAS

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 certificado.—A los suscriptores de ASTURIAS MARÍTIMA que incluyan el sobre que lo pruebe se les enviará por la cantidad de 11 PESETAS.

PEDRO PRENDES

ALMACENES DE MADERAS

DE TODAS CLASES

IMPORTACIÓN DIRECTA

GIJÓN

ALMACENES Y TALLERES MECANICOS

DE ASERRAR Y MACHIHEMBRAR

CALLE MARIANO POLA, 8 Y 10

TELÉFONO 31-28

Telegramas PRENDES

LA UNIÓN y EL FÉNIX ESPAÑOL



(COMPAÑIA DE SEGUROS)
MARÍTIMOS - Buques - Fletes
Desembolsos - Mercancías - In-
cendios - Vida - Valores - Acci-
dentes de Trabajo y Mar (tripu-
laciones industriales, etc.)-Acci-
dentes individuales - Respon-
sabilidad Civil - Robo - Expolia-
ción - Saqueo - Pillaje, etc., etc.

REPRESENTANTES EN GIJÓN (ASTURIAS):

Luis del Campo Valdés-Hevia - Claudio Fernández y Fernández
COMISARIATO DE AVERÍAS
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

DOMINGO MUMBRÚ

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS

BARCELONA

Telegramas } DOBRÚ
Telefonemas }

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

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

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 »

TELEFONO 17-00 - APARTADO 176

Telegramas: JUNSECA-GIJÓN

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

ANGEL ALVAREZ, S. en C. - Avilés

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

GRNDES ALMACENES DE SAL

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

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

VAPORES:
Caruso... 1,350 Tons. | Aida..... 350 Tons
Lolina... 400 | Margarite. 270 »
 | Africana.. 150 »

ELECTRO-SOLDADORA ASTURIANA

Director: D. PEDRO SABANDO

SOLDADURA ELÉCTRICA

Realiza rápida y económicamente las más difíciles re-
paraciones 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 Ó N

S. A. ESPAÑOLA DE LUBRIFICANTES

ACEITES, GRASAS Y EFECTOS NAVALES IMPORTACIÓN DIRECTA

DEPÓSITO PARA ASTURIAS

Vda. de DIEGO MURILLO

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

NIGANOR NOVAL HEVIA

GIJÓN

MADERAS PARA MINAS
SIERRAS MECÁNICAS
Y CARBONES

Armador del vapor C. HEVIA
220 tons.

SANZ CRESPO, 25 Y 27
Teléfono 11-37

TALLERES DE G. RIERA

GIJÓN

(Próximos al puerto del Musel)
Teléfono 34-44

Reparación de buques — Construcción
de maquinaria y calderas para los mis-
mos.—Reparaciones en general.—Talle-
res mecánicos. — Calderería. — Forja y
Fundición.

ANTONIO T. VEGA

G I J O N

Consignación y fletamento de buques

Seguros marítimos

Suministro de carboneras en todos los puertos

Corredor para la compra-venta de buques

Agentes en todos los puertos

DIRECCIONES

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

GASCUE Y CRUZ

San Sebastián y Pasajes

Consignatarios

Carbones

Fletamentos

AGENTES COMERCIALES

DE LA

Sdad. Metalúrgica Duro-Felguera

Dirección Telegráfica y Telefónica:

GASCUECRUZ

Teléfono... 10.435.— San Sebastián

» ... 5.149.— Pasajes

Jesús García Castillo

Armador y Consig-
natarlo de buques



Fletamentos



Agente de la Compañía
Naviera

SOTA y AZNAR

Telegráficas: JESUSGARCIA

Teléfono 2484

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

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 Africa y Baleares. Línea comercial mensual a América del Sur)

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

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

(Servicio regular entre los puertos del Golfo y España)

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

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

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

GIJÓN

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-1.^o

Apartado 71 - Teléfono 18-00

C.^{la} 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

«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 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