



AÑO VI

GIJÓN 15 DE NOVIEMBRE DE 1935

NÚM. 121

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, quitamancha, 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 GIJÓN LA FELGUERA
Alcalá, 55- Apartado 529. Apartado 51. (Asturias).

Telegramas - Telefonemas: Duro Duro Duro-Sama

EFECTOS NAVALES Y LUBRICANTES MONASTERIO (S. A.)

ALMACENISTAS DE EFECTOS NAVALES

IMPORTADORES DE ACEITES
Y GRASAS LUBRIFICANTES

Lubrificantes MONASTERIO Marca (Registrada)

Telegramas y Telefonemas: MONASTERIO
TELÉFONO 27-00 + APARTADO N.º 60

Marqués de San Esteban, n.º 22

GIJON

APARTADO 90
TELÉFONO 24-00

A. PAQUET

TELEG } PAQUET
TELEF }

CONSIGNATARIO

MUELLE, 2-4-6 - GIJÓN

AGENTE DE ADUANAS

Compañía Trasmediterránea

C.º G.º Transatlantique

PENÍNSULA - AFRICA - CANARIAS

CUBA - MEJICO - ESTADOS UNIDOS

AGENCIA CONSULAR DE FRANCIA

“SHELL”

“FLINTKOTE”

LUBRIFICANTES Y ASFALTOS

ANTICORROSIVO - IMPERMEABILIZANTE - AISLANTE

EMULSIONES “COMPAS” ASFÁLTICAS

HIJOS DE GABRIEL JULIÁ

FABRICA DE REDES E HILOS
PARA LA PESCA

BRUCH, 7

BARCELONA

Teléfono 11.422

Dirección telegráfica: “JULIAREDES”

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



"EL ÁNCORA"

EFECTOS NAVALES

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

ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

GIJÓN
MUELLE, 30

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

BANCO MINERO INDUSTRIAL DE ASTURIAS

GIJÓN

CAPITAL: 10.000.000 DE PESETAS

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

Compra-venta de monedas y billetes extranjeros
CAJA DE AHORROS

Intereses que abona: 3 por 100 anual

Dirección Telegráfica: BANMINAS

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



Telegramas y Telefonemas: **CASIMIRO**

Apartado núm. 67

GIJÓN

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"

CASTAÑOS, URIBARRI Y C.^{IA}

FABRICA MECANICA DE CORDELERIA

Fabricación de Cables de Abacá-Manila, Sisal y Coco
Hilos de Redes de Abacá - Hilos finos de Sisal - Hilo de Agavillar
Especialidad en Malletas marca "ATLANTA"

Dirección: RETUERTO-BARACALDO (Vizcaya) - Telf. 97.155

JOSÉ MARÍA CANDINA

EN SUCESION

CONSIGNATARIO DE BUQUES

FLETAMENTOS - SEGUROS

COMPRA - VENTA DE BUQUES

Dirección telegráfica: CANDINA

Teléfonos N.^{os} 11721 y 18609

Apartado N.º 520

Buenos Aires, 4 **BILBAO**

ARTAZA Y COMPAÑIA

Carbones de todas clases, nacionales y extranjeros
Depósitos en Pasajes

Agencia de la «Compañía Adriática de Seguros»

Depositarios en Guipúzcoa de la Compañía Española de
Pinturas «Internacional»

Armadores de Buques

Vapor "Lolita Artaza" 2.600 tons.
» "Juan Artaza" 600 »
» "José María" 500 »

Consignatarios de buques y mercancías
Agencia de Aduana

Vapores de pesca

Vapor "Bonanza" Vapor "Txirista"
» "Beduria" » "Ereka"

Telegramas: **ARTAZA**

Teléfonos	Oficinas	5025
	»	5259
	Almacén pinturas	5157
	» carbón .	5250
	Talleres	5212
	Domicilio	15634
	»	10723

Oficinas: Cuarta Vía, 6

Pasajes (Guipúzcoa)

NICOLAS LAFUENTE

ARMADOR Y CONSIGNATARIO

Velasco, 15 - bajo **SANTANDER**

VAPORES

Astillero.	480 tons.
Juanes	200 »
Aller.	200 »
Vito	180 »

Representante de los Cementos Portland «Rezola», de San Sebastián

Telefonemas	LAFUENTELORZA	Teléfonos	Domicilio: 1.722
Telegramas		Oficina: 1.187	

AGENCIA MARÍTIMA GONZALEZ-ALEGRE HERMANOS

VIGO

&

VILLAGARCIA

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

SEGUROS MARÍTIMOS - FLETAMENTOS - COMISARIA DE AVERÍAS
DESPACHOS DE ADUANAS - COMISIONES - TREN DE GABARRAS

TELEG. }
TELEF. } ALEGRE
CABLE. }

A. B. C. code 6.^a Edic.

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 TELEFONEMAS } RUIZDEVELASCO { OVIEDO GIJÓN } APARTADOS { OVIEDO 123 GIJÓN 201 } CODES { A. B. C. 5.ª EDICIÓN SCOTT'S 10.ª EDICIÓN }

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

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 15 DE NOVIEMBRE DE 1935

NÚM. 121

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

EL TIEMPO PASA

LA LEY SOBRE PRODUCCIÓN DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS

Suma importancia encierra para nuestra economía e independencia nacional la reciente Ley sobre producción de combustibles líquidos, con la cual da España el primer paso para la obtención de hidrocarburos empleando los carbones como materia prima.

Para que llegase a la «Gaceta» esta Ley, por ver convertida en realidad la misma, venimos desde siempre laborando con la ilusión de que en nuestro país se adoptasen los mismos avances de la técnica industrial que para la obtención de combustibles líquidos han estudiado y puesto en práctica otras naciones, como Inglaterra, Alemania y Francia. Porque con esto no sólo podrá resolverse el problema de nuestros carbones, sino que también, y principalmente, la independencia de España respecto a los países productores de petróleo, a los cuales estamos supeditados, pudiendo darse el caso de que en un conflicto armado,

nos viéramos privados del aprovisionamiento de los derivados del petróleo, lo cual acarrearía una extensa paralización de la vida económica-industrial de la nación y una fuerte reducción en los medios de defensa, dada la enorme difusión de la aplicación de los motores de explosión en la actualidad. Y además de esto, que ya es lo bastante para que el Estado estimule y ayude la creación de esa nueva riqueza, habría de resolverse en grado sensible el paro obrero, por los muchos brazos que encontrarán ocupación en dicha industria que, por otra parte, llegará a reportar considerables ingresos al Tesoro.

En esta primera etapa de la nacionalización de combustibles líquidos, la cantidad de hidrocarburos a conceder tenderá a asegurar, por lo menos, las necesidades de nuestra defensa nacional, pues el Gobierno, atento a las posibilidades de los yacimientos mundiales

de petróleo, y a los estudios que sobre este aspecto se vienen haciendo, en relación con el desinesurado aumento en el consumo de sus derivados, que hacen pensar en días no lejanos en que el suministro de las necesidades mundiales sea imposible de cubrir con las explotaciones petrolíferas, pretende que al llegar ese día, nuestro país esté debidamente preparado para la producción de carburantes obtenidos dentro del territorio nacional y partiendo, por tanto, de otras materias primas distintas del petróleo crudo, política esta que se va imponiendo en todos aquellos países que no son favorecidos con la posesión de yacimientos petrolíferos.

España, que no cuenta con estos yacimientos y que por otra parte posee en su subsuelo enormes cantidades de materias primas, adecuadas al establecimiento de las industrias productoras de dichos hidrocarburos, es por lo tanto de los países más llamados a implantar esta nueva fuente de riqueza con la cual conseguiremos nuestra independencia nacional ante todas las contingencias.

Lamentablemente, y como siempre ocurre, cuando se trata de una cosa nueva, no todos ven con entusiasmo esta Ley, entendiendo que la conversión de los carbones en combustibles líquidos carece de toda base de posibilidad económica e industrial, y que tales en-

sayos costarán al Tesoro muchos millones de pesetas. Nosotros no opinamos así y nuestro parecer lo comparte también una gran mayoría que conoce los excelentes resultados que de esta nueva industria están obteniéndose en otros países, de lo cual nos hemos ocupado repetidas veces en esta Revista, por lo que huelga volver a exponerlos y extendernos sobre este particular que damos por sabido.

Nuestro entusiasmo por esta nueva industria está fundamentado en que la misma significaría la verdadera fórmula de resolución para el estado crítico que arrostra la industria hullera nacional, dando salida a muchos de los carbones que hoy día se apilan por falta de compradores; que representará un gran alivio en el fantasmagórico paro obrero; nuestra independencia nacional y una repercusión favorable en la economía del país, al evitar la salida de muchos millones de pesetas que actualmente van a parar al extranjero para la adquisición de hidrocarburos. Por ello entendemos que esto es lo suficiente para congratularnos de que sea aquí pronto realidad la fabricación de combustibles líquidos.

¡Ojalá todos los que han de intervenir en el asunto lo tomasen con el mismo entusiasmo que nosotros para que cuanto antes tenga efecto en España una industria que es la llave de todo progreso presente y futuro!

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. Benllure" ..	152	—
— "Zuloaga"	240	—	— "Capricho"	135	—
— "D. Quijote" ..	225	—	Vapor "Melchuca"	120	—
— "Sancho Panza" ..	225	—			



MERCADO DE FLETES

La frecuencia con que se repitieron los temporales en el transcurso de la pasada quincena, ha obligado a la mayoría de los buques a detenciones y arribadas, con el consiguiente retraso en el cumplimiento de los viajes, y debido a esto no se dejó sentir en este mercado el exceso de tonelaje a que hubiera dado lugar, de no sufrir interrupciones en la navegación, la escasa demanda de buques que se registro en las dos últimas semanas, incluso para barcos de pequeño porte.

Pocas son las operaciones que se cerraron en la quincena pasada y casi todas ellas para cargamentos reducidos con destino a puertos del Cantábrico y Galicia, para donde exclusivamente aparecen órdenes nuevas, puesto que los fletamentos con dirección al Sur o Mediterráneo raramente se solicitan. Los contados viajes que para dichos destinos se efectúan son, exceptuando algunos casos, operaciones de hace tiempo a base de contrata para varios cargamentos. Aparecen sí algunos pedidos de bodegas, especialmente para Barcelona, pero los tipos de flete que proponen y las dificultades que siempre existen para los fleta-

mentos de buques por este sistema, hace que no tengan gran interés para los armadores.

Los precios de flete son mantenidos con firmeza por los navieros en las cotizaciones anteriores, consiguiendo algunas veces pequeñas mejorías, en especial cuando se trata de descargas en puertos que reúnen pocas condiciones de seguridad en invierno para los buques. Sin embargo, todavía no son los tipos lo suficientemente remuneradores para que la explotación de los barcos permita obtener utilidades, sino más bien expuestos a frecuentes pérdidas en cuanto haya un pequeño contratiempo en los viajes, como ultimamente ha sucedido con los temporales desarrollados que, por cierto, es lo que más ha de esperarse en la presente época del año.

La paralización en los viajes de retorno es bastante considerable; aparecen algunos requerimientos para sal a los fletes de costumbre, pero en cuanto a las demás mercancías los pedidos de tonelaje son muy escasos. Para madera de minas no abunda tampoco la demanda, debido al estado crítico que atraviesa la industria hullera asturiana.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

Pasajes	— Vp.	250 ts.	Ptas. 14,—	Norte.
San Sebastián.	»	520 ts.	» 12,—	Langreo
Id.	»	220 ts.	» 13,—	Id.
Id.	»	220 ts.	» 14,—	Id.
Zumaya	»	225 ts.	» 14,—	Id.
Deva	»	150 ts.	» 14,—	Id.
Bilbao	»	1.500 ts.	» 7,—	Id.
Id.	»	240 ts.	» 9,—	Id.
Santander	»	250 ts.	» 8,—	Norte.
Ferrol	»	150 ts.	» 10,50	Id.
Coruña	»	150 ts.	» 10,50	Langreo
Vigo	»	500 ts.	» 13,75	Id.
Id.	»	280 ts.	» 14,—	Id.
Motril y Salobreña. —	»	3.000 ts.	» 14,25	Id.

AVILÉS a

Motril — Vp. 1.500 ts. Ptas. 14,—

S. E. de PRAVIA a

Pasajes	— Vp.	200 ts.	Ptas. 12,50
San Sebastián	»	200 ts.	» 12,—
Bilbao	»	3.500 ts.	» 7,—
Id.	»	220 ts.	» 11,—

RETORNOS:

Cádiz-Bilbao	— Vp.	1.500 ts.	sal Ptas. 14,—
Foz-Gijón	»	200 ts.	pinos » 10,—
Vegadeo-Musel	»	150 ts.	» » 9,—
San Sebastián-Musel. —	»	200 ts.	cemento » 8,50
Bilbao-S. E. de Pravia. —	»	1.000 ts.	mineral » 5,—
Bilbao-Musel	»	1.500 ts.	» » 5,—

¿Hacia una huelga minera en Inglaterra?

AYER TERMINÓ EL PLEBISCITO ENTRE LOS OBREROS

Ayer día 14 debió de haber terminado el plebiscito organizado entre los mineros ingleses por la Federación de Mineros. El plebiscito comenzó el día 11 y la resolución de huelga habría de ser tomada por dos tercios de mayoría para que tuviera efectividad. Es tal su repercusión pública que puede decirse que la opinión inglesa lo sigue con una atención superior si cabe a la de las elecciones políticas. A propósito de ella dice un cronista que estudia el problema en los términos que ya conocen nuestros lectores, porque en ellos hemos insistido en más de un número; «la ansiedad del Gobierno penderá de la decisión de los mineros más que de la del electorado». Todo hace temer que después de las elecciones, en cuanto el resultado se despeje, el nuevo Gabinete inglés habrá de enfrentarse con la enorme dificultad de una huelga general minera. Temible suceso que el ciudadano inglés no deja de prever con hondos temores. La huelgas mineras han sido duras y relativamente frecuentes en aquel país. En el tiempo que duró la Guerra, por una disposición de Lloyd George, en 1916, las minas quedaron bajo el control del Gobierno, en atención a la importancia de sus productos como auxiliares de

la campaña. El Gobierno intervenía y dirigía la actividad minera y repartió un dividendo a los accionistas que habían perdido su control de la Empresa. En 1921 cesó este régimen y advino la más tremenda desorganización. A ello se juntó la pérdida de la demanda porque todos los países europeos habían forzado su producción interior. Al despedir obreros y por esa causa, surgió la huelga. En la primavera de 1921, se reprodujo y duró tres meses. El Gobierno concedió subsidios para favorecer las condiciones que la terminaran, por 10 millones de libras. Pero la más ruidosa, fué la de 1925 a 1926. Durante nueve meses, de agosto de 1925 a abril de 1926, Inglaterra estuvo al borde de la bancarrota. Fueron nueve meses de lucha que tuvo a veces su faceta dramática. Al fin, los mineros fueron vencidos y la organización obrera se desmoronó; pero la industria continuó empeorando en su situación. Ni obreros ni empresas tienen la culpa, sino la situación difícil porque el carbón atraviesa en todo el mundo, ya que todos los países quieren nacionalizar su producción y librarse de la dependencia extranjera, en un punto tan importante como el aprovisionamiento de combustibles

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

El Proyecto de Comunicaciones Marítimas

En prueba de imparcialidad, y así como en el número anterior publicamos un artículo que era un alegato entusiasta del proyecto de Comunicaciones Marítimas, insertamos hoy esta impugnación, dejando de la exclusiva cuenta de sus autores las opiniones expuestas, ya que nuestro propósito es que, al ser examinado el proyecto en uno u otro sentido, pueda llegarse a tener una ley de verdadera utilidad para la riqueza marítima del país.

El proyecto de Comunicaciones Marítimas de junio de 1934 firmado por el Sr. Rocha y el dictamen que actualmente discute el Parlamento no los consideramos acertados ni mucho menos. De modo fragmentario y hasta causístico se presenta al país uno de los problemas más apremiantes del índice español y que, como el Decálogo, pudiéramos encerrar en dos mandamientos:

Primero: Adjudicar parte de las Líneas Transoceánicas a los directores de la Transatlántica, cuya acertadísima gestión, con un gasto de seiscientos millones de pesetas, nadie olvidará, por lo menos hasta que el Gobierno declare los nombres de los protagonistas de semejante gesta, y también adjudicar el resto de dichas líneas a determinado naviero, por si logra desquitarse de las pérdidas experimentadas en anteriores explotaciones, y, segundo mandamiento: conservar a otra empresa naviera la espléndida subvención de las líneas



de Soberanía, que bien pueden cifrarse en 10 millones de pesetas anuales. Debemos advertir que estas comunicaciones han sido eliminadas del dictamen, quizás por olvidar que el contrato que las establece es denunciabile. Todas las demás disposiciones, ciento ocho del proyecto y sesenta y una del dictamen, por su inanidad no son sino relleno farragoso, vulgarmente llamado literatura, porque ni resuelven la crisis de la construcción ni la de la navegación ni la de la pesca, ni simplifican ni aligeran la bárbara tributación fiscal ni nada

cuanto constituye la entraña palpitante de la Marina civil, pero en cambio pretenden obviar las dificultades económicas de las empresas que por pura abnegación pecharon con mantener las Comunicaciones allende los Océanos aun cuando alguna, como la línea Barcelona a Filipinas y Extremo Oriente, sea un negocio desastroso a no contar con la ubérrima protección estatal.

Nos hemos desgañado en conferencias y trabajos periodísticos, llegando nuestro amor al arte a sacrificar unos miles de pesetas editando un libro para probar meridianamente sin filiales técnicos de segunda mano, que las líneas transoceánicas, en la forma y número que se proyectan, servirán únicamente para tirar el dinero sin provecho para la Economía Pública, que los veinte millones invertidos en las de Soberanía pueden ahorrarse, que las sesen-

ta y seis líneas regulares comerciales establecidas en el proyecto eran linda fantasía a base de 2,50 ptas. de subvención por milla, que el Crédito Marítimo no pasará de un deseo platónico, que las primas a la construcción no evitarían el sobreprecio excesivo que en nuestros astilleros alcanzan los barcos, que...

En el dictamen se esfuman las líneas regulares comerciales pero el Gobierno, previo informe del Consejo Superior de Servicios Marítimos, podrá organizar e implantar *las que considere de reconocida conveniencia para la explotación y abastecimiento nacional*. Ved ahí la puerta por donde se colarán cuantos dispongan de buenas aldabas. Y ya surge algún síntoma de esto que tememos. No es cosa de desflorar en esta primera salida al campo, los temas que trataremos cuando se vote el dictamen. Y como no nos duelen prendas, anticipamos que con los setenta y ocho millones de pesetas que para Marina civil se presupuestan, tendríamos, a la vuelta de diez años, unas Comunicaciones Marítimas adecuadas a las necesidades nacionales, una flota de pesca eficiente y remuneradora, unos barcos tramping competidores de los escandinavos, un cabotaje libre de conjugaciones impuestas en provecho del macrocefalismo de las compañías ferroviarias, un Crédito Marítimo que desguzara el 60 por 100 del actual material y lo sustituyera con unidades modernas; todo esto y algo más, pudiera convertirse en realidad mediante una ley de Marina Civil que abarcara todos los aspectos y matices, que

regulara desde las primas a la construcción hasta los desguaces, ya que el mismo espíritu e idéntica tendencia deberán presidir las diversas actividades que integran el problema. En esta Ley pondrían sus manos, además de los técnicos de la Dirección general, dos o tres capitanes o pilotos mercantes, de los que hayan navegado más de treinta años, un par de patronos de pesca y dos delegados del proletariado marítimo representantes de la falange heroica que soporta escaseces y cicaterías; desde luego ni un solo naviero. Con el concurso de tan brava gente, obtendriase una ley casi perfecta, por lo menos llena de realidades. No invento la receta porque el ilustre juriconsulto D. Gumersindo Azcárate propuso algo parecido a la Comisión Codificadora de su época cuando se preparaba a redactar el vigente Código Civil.

Perdería miserablemente si por no cargar con el sambenito de crítico destructivo, ofreciera soluciones. Sé muy bien que los que rigen el Estado en estos tiempos las pasarían por alto aunque luego los acontecimientos me dieran la razón, y no cito casos concretos por si me motejan de cupletista. Mis iniciativas e ideas, buenas o desacertadas, las guardaré para cuando gobiernen las izquierdas y desaparezcan del horizonte los señores beneficiarios de la Economía Libre y entretanto iré esparciendo, incansable, a los cuatro vientos, y en uso de mi derecho, los motivos que me autorizan a calificar de malo el proyecto y de peor el dictamen.

J. MANTECA.

TRITON

PINTURA PATENTE PARA BARCOS

OLESA
MADRID

Norusto

PINTURA-ESMALTE ANTICORROSIVA



MERCADO DE CARBONES



Ningún cambio ha experimentado este mercado que haga variar la impresión recogida en la anterior quincena, con lo cual quiere decirse que la situación de la industria hullera asturiana reviste tonos de crisis agudísima, hasta el extremo de que las empresas mineras amplíen cada día más las medidas de restricción en los trabajos, a fin de evitar el aumento de existencias de carbones en sus plazas, «stocks» que, de no mejorar el mercado pronto, llegarán al millón de tons., puesto que, aun habiéndose aminorado considerablemente la producción, ésta supera todavía a la demanda actual.

Esta paralización en la salida de carbones ocasiona serios trastornos económicos a los patronos mineros, quienes ya de sí quebrantados en sus intereses desde hace tiempo, al no poder ahora colocar toda la producción, se ven un tanto apurados para el pago de jornales a los obreros. Y este tan crítico estado hace temer, a medida que el tiempo transcurre y la situación no mejora, que sea medida obligada el cierre de bastantes pozos, con el consiguiente despido de personal, que ya viene trabajando únicamente dos o tres días de la semana. Un conflicto de esta clase es el planteado en los grupos mineros «Cantil», «Cada- vio», y «Modesta», de la Sociedad Duro-Felguera, en los cuales tienen ocupación unos

700 obreros, que por cierto para evitar el paro, vienen tratando con la empresa de hallar una fórmula para la explotación colectiva de aquellas minas, siendo las últimas impresiones de una inmediata inteligencia para que este personal continúe trabajando.

Es considerablemente limitada la actual demanda de carbones, componiéndose la generalidad de pedidos de pequeñas partidas. Los compradores se dirigen con preferencia a la adquisición de granzas, especialmente a las cuencas de Langreo, aunque todas ellas tienen buena salida; pero, sin embargo, no en cantidad suficiente para que lleguen a escasear, como ocurría otros años en la presente temporada. Se solicitan también, pero en forma bastante moderada, los menudos, sobre todo para gas, y las granzas tienen una colocación mediocre. Los cribados, como en fechas anteriores, están faltos de compradores.

En la primera decena de noviembre los embarques por estos puertos alcanzaron los tonelajes siguientes: por Gijón-Musel, 44 mil 202 tons.; por Avilés, 22.004, y por San Esteban de Pravia, 24.598 tons.

Los turnos en estos últimos días están regularmente concurridos de buques, principalmente por los de Langreo, donde las esperas son más prolongadas que por los del Norte.

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

DISMINUYEN LAS REDUCCIONES

LAS PÉRDIDAS DE TONELAJE NAVAL

Según los datos del Lloyd's Register, correspondientes al trimestre que terminó en junio pasado, y que son los últimos aparecidos, la reducción de la marina mercante—a consecuencia de accidentes marítimos y por otras causas—fué menor que en el trimestre precedente.

Para el trimestre de junio, la reducción fué de 140 buques (los de menos de 100 tons. se excluyen), en total, 308.628 tons., comparados con 186 buques, por 431.697 tons. en el trimestre primero.

Los buques desguazados, condenados, etcétera—que según los datos no obedecen a causas del mar—eran 106, por 261.843 toneladas.

La siguiente tabla señala la reducción en tonelaje grueso, trimestre por trimestre, desde el principio de 1934.

	REDUCCIÓN	
	N.º	Tons.
1934		
Marzo.....	236	556.400
Junio.....	208	578.649
Setiembre.....	157	415.877
Diciembre.....	191	498.035
1935		
Marzo.....	186	431.697
Junio.....	140	308.628
		Desguazado en el mundo — Toneladas
1934		
Marzo.....		450.693
Junio.....		509.088
Setiembre.....		357.455
Diciembre.....		412.250
1935		
Marzo.....		350.806
Junio.....		261.843

BUQUES DESGUAZADOS

Del tonelaje total desguazado, condenado, etc., 101 buques, por 258.297 tons. gruesas, eran vapores y motonaves. Entre los principales buques eliminados del registro, en esta rúbrica, durante el trimestre, fueron el «France» (23.760 tons.), el «City of Calcuta» (7.679), «Marengo» (6.302), «Herschel» (6.293), «San Teodoro» (6.137), «Desio» (6.187), «Patuca» (6.103), «Justin» (6.053). Otros cinco veleros, por 3.546 toneladas gruesas, han sido eliminados por iguales razones.

Los buques totalmente perdidos, condenados, etc., a consecuencia de accidente en el mar y temporales, son 34, por 46.875 tons. gruesas. Las cifras comparativas para el anterior trimestre fueron 58, por 80.891 tons. gruesas. Vapores y motonaves, fueron 32 y 46.397 tons. (50 y 73.899 en el anterior); los veleros fueron 2, por 388 tons. (8 y 6.992 toneladas, datos respectivos del trimestre anterior).

Las pérdidas inglesas por accidentes fueron 8 buques, 13.780 tons. es decir un 0,11 por 100 de los buques poseídos y 0,08 por 100 con respecto al tonelaje de este pabellón. Los Dominios ingleses perdieron 5 buques y 6.868 tons. (0,20 y 0,22 por 100 con respecto a los mismos totales). Noruega, 6 buques y 5.384 tons. (0,32 y 0,14 por 100). Francia, 4 buques y 5.549 tons. (0,27 y 0,18 por 100). Estados Unidos, 3 buques y 4.966 tons. (0,10 y 0,05 por 100). España, 3 buques y 4.125 tons. (0,32 y 0,35 por 190). Grecia un buque y 4.395 tons. (0,17 y 0,26 por 100). Dinamarca, un buque, 354 tons. (0,14 y 0,03 por 100). Italia, un buque y 110 tons. (0,68 y 0,004 por 100). En las cifras de Grecia, se excluyen los veleros.

Destilarán cien mil toneladas de carbón

El «Heraldo de Aragón», de Zaragoza, de 24 de octubre último publica una extensa e interesante información acerca del propósito de la Compañía de Minas y Ferrocarril de Utrillas de destinar cien mil toneladas de sus carbones para que sean destiladas anualmente para la obtención de gasolinas y demás combustibles líquidos. Para esta nueva industria se construirán en Zaragoza hornos, almacenes, factorías y centrales que constituirán una verdadera ciudad fabril. Todo este proyecto se apoya en la reciente ley votada por las Cortes acerca de combustibles líquidos.

El proyecto de obtención de combustibles líquidos por destilaciones de los lignitos de Utrillas, ha tenido una larga gestación que ha puesto a prueba el entusiasmo de sus inspiradores. A virtud de dos decretos emanados de la Presidencia del Consejo de Ministros y Ministerio de Industria y Comercio de fecha 31 de agosto y 19 de setiembre de 1934, respectivamente, abrióse un concurso para proposiciones o anteproyectos de destilación de carbones y pizarras vituminosas y la consiguiente obtención de gasolina y demás subproductos. Quería con ello, nuestro Gobierno, buscar, dentro de los recursos mineros del país, el mayor contingente posible de esos productos que hoy se importan en su casi totalidad del extranjero, y que, dada su enorme aplicación, pues son la vida del transporte moderno, pudiera su falta, en un momento determinado, originar el paro fulminante de todos los motores de explosión, con la catástrofe aneja a tal colapso industrial.

Publicadas las condiciones del concurso, acudieron a él, en tiempo oportuno, numerosos anteproyectos con las soluciones más variadas, según la primera materia a destilar (hullas, lignitos, esquistos, etc.) y según la aplicación que en cada uno se daba al producto carbonoso resultante.

Concurrió al certamen «Minas y Ferroca-

rril de Utrillas», con un plan para destilar cien mil toneladas anuales del lignito que viene explotando desde hace más de treinta años en el coto de su propiedad.

Un tribunal formado por las más relevantes autoridades en materia de Química orgánica, conoció en su día los proyectos presentados, y tras de hacer en ellos el necesario expurgo, destacó los cinco o seis que, a su juicio merecían ser tomados en consideración, siendo el de la nombrada Sociedad zaragozana uno de los primeros en obtener el trato de beneplácito y favor, por ser, a juicio de los sabios censores, el más hacedero por razonable y lógico, técnica y económicamente, de entre los presentados a su examen.

Esta concesión implica la formación de una verdadera ciudad fabril mediante la instalación de un grupo de fábricas—cinco por lo menos—donde los productos a transformar vayan, por sus pasos contados, dejando una porción de sustancias de gran aplicación a la vida moderna, pues, aparte de las apetecidas gasolinas y los aceites medios y pesados (gas oil, fuel oil, lubricantes, breas, etc.), trátase de aplicar el semicok resultante de la primera destilación a la obtención de una suma importante de energía eléctrica y gas a beneficio de los cuales se ha de producir una de las sustancias fertilizantes de más frecuente aplicación a la agricultura (el sulfato de amoníaco, si no estamos equivocados), y que hoy, por no obtenerse en España sino en pequeña porción, tiene que importarse del extranjero, con el daño consiguiente para nuestra balanza comercial y, por consecuencia, para nuestra moneda, con lo cual veríase acentuada su tendencia nacional, patriótica.

Desde luego, la entidad minera que explota la cuenca de Utrillas habrá de duplicar su producción actual para proveer las cien mil toneladas de carbón que ha de destilar, con el aumento consiguiente de brazos y jornales en



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

En muchos mercados de retorno la característica ha sido la firmeza, en la última semana. Sobre todo fué notoria en la sección de extremo Oriente donde se desarrolló una activa demanda de legumbres soja para Europa. En cambio el mercado de granos ha sido la nota de excepción, porque se manifestó casi toda la quincena con flojedad. Hay esperanza de que estas circunstancias desfavorables lleguen a mejorar.

En el sector del Plata predominaron esas tendencias negativas de enrarecimiento de la demanda a que hemos aludido antes.

Se hacen fletes de San Lorenzo a cualquier puerto de Inglaterra, buque de 6.200 tons., granos, al tipo de 18/- y con opción para el norte y Sur de España y para Escandinavia, a precios convenidos, para cerrar del 22 de diciembre a 20 de enero.

En el mercado norteamericano hubo una mejor demanda de mediano tonelaje, y los fletes de St. Lawrence para cargamentos de granos, a Londres, a razón de 14/6 f. i. o., 3.900 tons., noviembre 22 al 30, es decir, tipos bajos que no interesan a los armadores.

En los mercados australianos y en el extremo oriente hay signos de una demanda más activa. Se fleta de la Australia Occidental buque de 7.100 tons., diciembre 10 al 31, granos a granel, al tipo de 25/- lo cual representa un exceso de -/6 sobre el mínimo establecido. Existe una activa demanda para soja. Se hacen fletes de Dairen a Rotterdam y Hamburgo, buque de 8.500 tons., para cerrar en diciembre 10, al tipo de 26/-. En los puertos arroceros también aparecen interesados los cargadores. Se fleta desde Saigón 8.000 tons. para diciembre 10, a los puertos de Marsella, Burdeos, Dunquerque (vía Suez) al tipo de 27/-.

CARBONES

La situación en el sector de Cardiff está influenciada por factores de irregularidad. Para embarques inmediatos la demanda es generalmente buena; menudos, todo uno y tamaños medianos se solicitan con insistencia. Pero para diciembre y plazos posteriores, los negocios no son activos. La amenaza de huelga pesa ya en el ambiente. Estos días se celebró el referéndum, y lo probable es que la petición de facultades por el Ejecutivo de los obreros, sea concedida por éstos. La minería inglesa entraría en una fase de indudable gravedad que tendría repercusiones en toda Europa.

La demanda es menos activa en los cribados que en las variedades señaladas. Aglomerados y coques tienen buena salida y no varía la madera para mina.

Todas las condiciones de ambiente social señaladas para el sector de Cardiff, pueden ser aplicadas al de Swansea por razones de estrecha vecindad. Continúan bien sostenidas las antracitas, variedades superiores. Los cribados, están relativamente menos solicitados; finos se ofrecen demasiado, galletillas tienen precios firmes y abundante salida; y lo mismo los cortados a máquina; bajan los precios de «cobble» por causa de su demanda restringida.

Es buena la posición en general para las variedades del sector de Newcastle. Los tipos de carbón de vapor, superior y mediano, tienen amplia y sostenida demanda; lo mismo sucede con Tyne y Durham, calidades superiores; asimismo están solicitados los menudos de Tyne y Blyth; es ya firme la situación de los coques. En general siguen un rumbo optimista todos los tipos característicos de esta zona.

El mercado de Glasgow registra notas de firmeza, en galletillas lavadas y clases de vapor, llegan a escasear algunos días las variedades de «carboneras».

TIEMPOS MEJORES PARA EL COMERCIO MARÍTIMO

LA GUERRA Y LA MARINA MERCANTE

Se acentúa el ritmo de mejoramiento que ya se había iniciado antes de la guerra italo-etíope. — Actividad en todos los mercados, especialmente para la demanda de tonelaje carbonero. — Elevación de los tipos de fletes.

La navegación mercante mejora; continúa mejorando, diríamos mejor. Ya se habían empezado a advertir claras huellas de la recuperación del comercio marítimo, antes de que Mussolini propinase el primer golpe a Abisinia. Hace algún tiempo que las actividades parecían haber tomado el rumbo definitivo de tiempos mejores; pero el conflicto guerrero ha prestado, además, el estímulo necesario para imprimir un alza a los precios de mercancías, para acelerar aquel ritmo del mercado de fletes, que ya se había advertido con pasos firmes, pero no rápidos.

Además del vigoroso movimiento hacia la recuperación en los mercados de fletes para granos, como Canadá, Argentina, zona del Mar Negro y del Danubio, el rasgo predominante es la apurada demanda para tonelaje carbonero y el alza pronunciada de los tipos de fletes a los puertos del Mediterráneo oriental, debido a los riesgos de la guerra y a las posibilidades de una detención.

Los ferrocarriles del Estado egipcio están acumulando «stocks» considerables de carbón para no verse, en caso de un conflicto, sin el combustible necesario; los transportes para Alejandría y Port-Said han visto aumentar hasta 3/— por tonelada sobre los tipos de fletes de hace mes y medio; análogas alzas experimentaron los fletes en otras direcciones, aunque no tan pronunciadas como en esta zona.

También en los mercados de granos sucede lo mismo: demanda inesperada, impacien-

te, estimulada por un nerviosismo singular en las necesidades de cereales y un alza en el precio de los mismos, por consecuencia. Es seguro que los restos de tonelaje estacional, en el Canadá, serán absorbidos por esta demanda tardía que ahora ha surgido inopinadamente. Igualmente, en el Plata donde hay posiciones firmes hasta diciembre; Rusia ha vendido fuertes cantidades de granos a Italia y hay aquí un campo considerable para el tonelaje, durante mucho tiempo.

Los fletes, en el Canadá, mantienen plenamente los premios establecidos sobre las cotizaciones mínimas que se habían señalado; el aumento de los tipos de fletes, es patente en todos los sectores, desde Argentina, de 1/— y aún más, hasta Australia, donde los armadores demandan premios de 3/— a 5/—.

Todos los buques inactivos, rompen las amarras; pocos serán los «tramps» que, siguiendo este rumbo, permanezcan en los puertos sin servicio, no tardando. Los tiempos están mudando a toda prisa. Puede ser sólo un movimiento esporádico, producido por circunstancias anormales, pero puede restañar las pérdidas sufridas, si continúa; y, en todo caso, no perjudicará a aquella mejoría iniciada con anterioridad al suceso guerrero.

J. C.

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

LA SITUACIÓN DEL TONELAJE AMARRADO EN ESPAÑA

El tonelaje español inactivo en los puertos nacionales ascendía en mayo a 80 buques de vapor o motor mayores de 400 tons. de registro bruto, sumando unas 250.000 tons. en números redondos.

Durante el medio año transcurrido, hasta primero de noviembre corriente, la situación ha mejorado, descendiendo las anteriores cifras hasta 66 vapores que suman 175.000 toneladas, lo que significa una disminución del tonelaje inactivo de nuestra flota, de 14 vapores y 75.000 tons. En estado de amarre, no existe ningún buque de motor.

Los puertos que albergan una masa relativamente considerable de buques amarrados son los siguientes, computando únicamente los mayores de 500 tons:

Bilbao, 27 vapores con 90.874 tons. Mahón, 13 ídem. con 36.248 ídem. Barcelona, 5 ídem con 23.501 ídem. Valencia, 5 ídem con 4.822 ídem.

Es decir, que los tres puertos primeramente citados absorben ya el 80 por 100 del tonelaje inactivo. Los 16 vapores restantes se hallan amarrados en los puertos de Tarragona, Palma de Mallorca, Málaga, Cádiz, Avilés, Gijón, San Esteban de Pravia y Santander.

Un 75 por 100 del volumen total del tonelaje amarrado en primero de noviembre pertenece a las cuatro Compañías navieras españolas más importantes, que son la Trasatlántica, la Trasmediterránea, Ybarra y Compañía, de Sevilla, y Sota y Aznar, de Bilbao, a saber:

Sota y Aznar, 11 vapores y 65.947 tons.

Trasatlántica, 8 ídem y 43.536 ídem.

Trasatlántica, 11 ídem y 16.115 ídem.

Ybarra, 6 ídem y 9.608 ídem.

La inactividad forzosa de estos buques responde a causas y circunstancias de fisonomía distinta en cada una de las empresas navieras.

La suerte final de los vapores que la Trasatlántica tiene amarrados depende del término de la liquidación de cuentas, que parece

inacabable, entre la Compañía y el Estado, después de la rescisión del contrato para los servicios transoceánicos. Sería posible que aun se reparasen y volvieran a la navegación los trasatlánticos «Argentina» y «Uruguay», que han servido durante más de veinte años la línea de Sudamérica; aunque la reparación resultaría costosísima, antieconómica, y a pesar de ella quedarían los barcos anticuados. Mucho mejores eran los célebres paquebotes ingleses «Mauretania» y «Olympic», y el alemán «Cap Polonio», y sin embargo se han desguazado este año. Los cuatro vapores amarrados en Mahón, que cuentan cerca de medio siglo de navegación, están irremisiblemente condenados al desguace.

De los once vapores que la Trasmediterránea tiene amarrados se hallan nueve de ellos en Mahón, uno en Barcelona y otro en Málaga. Se trata también de barcos viejos, cuando no viejísimos. El «Isleño» se botó al agua en 1866, el «Tintoré» en 1869, el «Sagunto» en 1875, y el «Bellver» en 1876. Todos los demás exceden de los veinticinco años de navegación, así es que con sólo la mención de su edad se comprende que poco han de dar de sí semejantes naves.

Como los servicios que presta la Trasmediterránea son de la clase de subvencionados por el Estado, como correos marítimos, que requieren buenos y rápidos barcos aptos para la conducción de pasaje, tanto los amarrados como algunos de los que navegan resultan inadecuados para el tráfico de la Compañía. En el actual otoño han entrado en servicio los nuevos y magníficos motobuques para la carrera del golfo de Guinea, «Dómine» y «Fernando Poo», quedando excedente y sin aplicación el antiguo trasatlántico «Legazpi», adscrito a la misma, un vapor de 4.350 tons. y treinta y un años de edad que pasará a engrosar el contingente de los trasmediterráneos definitivamente parados. En lo que va de año se

han vendido para el desguace los vapores de esta empresa «Lulio», «Mediterráneo», «Andalucía» y «Río Besós», que suman en total 5.000 tons., y se han enajenado además los «Río Miño» y «Río Tajo» a Ybarra, y «Río Navia» a Sota y Aznar, y los «Río Segre» y «Alhambra».

Siguiendo el plan de renovación de su flota la Trasmediterránea empezará en breve la construcción de cuatro motobuques de 3.000 a 4.000 tons. y dos de unas 2.000 en sustitución de otros tantos vapores que se irán dando de baja.

Los seis vapores de Ybarra en amarre son los más viejos de sus líneas de cabotaje nacional y datan de 1872 el más antiguo y de 1909 el más moderno, de modernidad muy relativa. Candidatos probables a un próximo desguace.

La casa Sota y Aznar, de sus 45 barcos tiene 14 amarrados, de la clase de vapores «cargo-boats», que en su mayor parte permanecen inactivos desde el año 1932. Sólo dos de ellos cuentan más de 25 años de edad y son precisamente los de menor tonelaje de esta flota. Los demás son vapores bastante modernos, pendientes de la ejecución de determinadas obras de importancia para conseguir la economía en el gasto de combustible, ya que se ha ensayado con éxito en tres o cuatro vapores, reintegrados a la navegación.

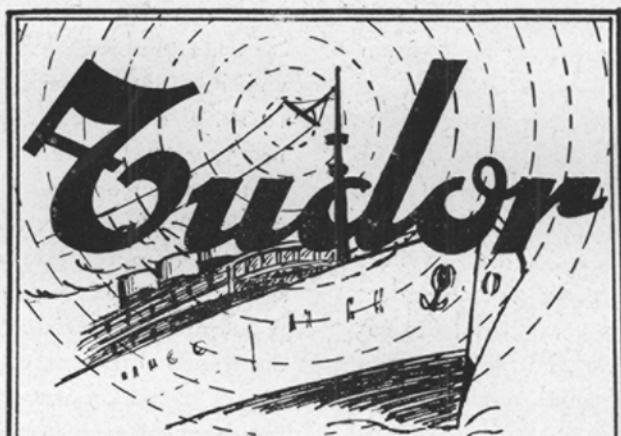
Durante el semestre comprendido entre primero de mayo y 1.º de noviembre han vuelto al tráfico

bastantes buques «tramps» de las matrículas del Cantábrico, que contaban una larga temporada de inactividad. De las varias casas armadoras que habían amarrado la totalidad de su flota, compuesta por corto número de unidades, sólo «Maura y Aresti», de Bilbao, conserva amarrados sus dos vapores.

Verdad es que el panorama universal del tráfico marítimo se ha conseguido aclararlo un tanto merced a los desguaces subvencionados de las flotas extranjeras y a la reducción del ritmo de las nuevas construcciones navales en todo el mundo, motivos uno y otro que han determinado la desaparición de gran cuantía de tonelaje sobrante.

Pero en la actualidad la situación internacional creada por la guerra italoetíope y sus consecuencias, dibuja una incógnita en el horizonte de los negocios navieros, tan desconcertante como a veces pavorosa. Por de pronto, las grandes rutas del tráfico marítimo están

experimentando profundas modificaciones. El transporte de tropas y de material de guerra y de aprovisionamiento por la flota italiana, que requiere tanto tonelaje apartado del tráfico normal, la adquisición de barcos mercantes por el gobierno de Italia, los efectos de la aplicación de las sanciones y sus posibles salpicaduras; todo ello repercutirá en el mercado internacional de fletes y la marina de comercio española no puede ni podrá sustraerse a semejantes hechos.



BATERIAS ESPECIALES PARA TELEGRAFIA Y TELEFONIA EN LOS BARCOS, ASI COMO PARA SEÑALES MARITIMAS

FABRICAS EN ZARAGOZA Y MADRID

SECCION TRANSPORTABLES: ALMAGRO, 16 Y 18
OFICINA CENTRAL: VICTORIA, 2

MADRID

DELEGACION EN BILBAO
BERTENDONA, 4-TELEFONO 11621

J. B. ROBERT.

EL "ESCARO", UN PEZ RUMIANTE

La Naturaleza sabia, con un sentido único, nos presenta seres de particularidades singulares.

Los *Escaros* son peces *Labroideos*, que abundan en los mares de la zona tórrida, muy parecidos a los *Labros*, excepto en las mandíbulas que las tienen desnudas de escamas y convexas como las de los *Tetrodotes*.

El nombre de *Escaros* se deriva de *Scarus*, pez muy celebrado por los antiguos naturalistas, bien por la facultad que se le atribuía de rumiar, bien porque produce una especie de sonido o sea porque pretendían que llegaba su instinto hasta el punto de escapar de las redes o desenmallarse (¡qué cosas decían aquellos sabios ictiólogos!) en que se le prendía, ayudado por otro compañero de su género.

¡Nada, en absoluto, menos!

Aristóteles, reconocido sabio, bien, pero imaginista osado, dicho sea con o sin permiso de los unamunistas, cervantistas y tantas recuas de adulones que produce parte de la Humanidad—¡yo no!—habla lo que quiere sobre dicha propiedad rumiante, y dice que «... hay algunos peces cuyo estómago es distinto al de los demás. Tal sucede con el *Escaros*, único a quien se cree rumiante, a semejanza de ciertos animales terrestres.» Asegura (¡este Aristóteles es tremendo, señores!) que sólo se mantiene de vegetales y con preferencia «vegetales terrestres».

Respetemos la ausencia del señor Aristóteles y no le refutemos.

Vamos a lo curioso del caso, a lo verosímil. Respecto a la propiedad que se les atri-

buye de protegerse mutuamente en la desgracia, aseguran ciertos naturalistas serios como Lacepede y Oppien, que «tan luego como un *Escaros* se halla cogido en la red, vienen sus compañeros y cortan «los cordeles» (será «los paños», señores...) para abrirle paso y si se halla enredado («enmallado») entre («en») ellos, le cogen por la cola y tiran para salvarle, o bien a la inversa, le ofrecen la suya para que, agarrándose a ella, puedan tirar y llevarsele.»

Plinio, dicen, que refiere que «los gastrónomos romanos le apreciaban mucho y se hicieron grandes esfuerzos para aclimatarle en los mares de Italia, lo cual lograron arrojándolos vivos en aquellas aguas durante cinco años.»

Su carne es muy fina.

El médico Difilo de Sifnio dice que debe darse a los enfermos, por lo tierna, dulce y ligera que es; de fácil digestión y nutritiva.

Dice el mismo Difilo que se debe advertir a los gastrónomos que este pez produce, al ser digerido, el cólera

morbo asiático si se ha alimentado con «liebre marina».

Son tantos los relatos que en gracia a la brevedad no transcribo, a pesar de haber algunos curiosísimos y variados que es difícil reconocerle por el carácter distintivo de su especie.

El *Escaros* se halla abundantemente esparcido en ambos océanos y pocos géneros hay que se compongan de especies más parecidas.

Así que ¡cuidado con el «rumiante» *Escaros*, señores!

CAPITÁN MIGUEL MORALES ALMIÑANA.
Cádiz-noviembre.



ECONOMÍA DEL CARBÓN

CONSUMO DE PESQUEROS

POR VICTORIANO CASTAÑO SANJUAN

Nuestro comentario anterior, con este mismo título, ha sido replicado en la misma Revista y por el mismo autor que nos brindó ocasión para escribirle: «Industrias Pesqueras», de Vigo y Mareiro.

Como aquellas primitivas afirmaciones nuestras quedan subsistentes, pese a los propósitos que se atribuye la réplica, hubiéramos silenciado el tema a no ser porque en ella se deslizan otras cuantas afirmaciones, a nuestro juicio erróneas, que de dejarlas rodar pueden llegar a formar en los lectores juicios no bien aquilatados.

Pero antes de nada, conviene aclarar que dando por cierta la lucha desigual que desde el año 1927 se viene sosteniendo entre unos y otros elementos — opinión del replicante —, corresponde la inferioridad a la industria del carbón, puesto que ni siquiera dispone del más insignificante heraldo propio, donde obligatoriamente se venteen sus cuitas y pretensiones, como los poseen muy bien y admirablemente orientados, los industriales pesqueros españoles. Y han de acogerse aquéllos, por fuerza, al espíritu amplio, liberal y benevolente de esta Revista que, pese a sus buenos deseos, es en todo momento una Revista Marítima, sin otra afinidad con los hulleros que su regionalismo.

Bien puede comprender cualquier lector, que no es lo mismo andar por la casa propia, que deber la hospitalidad a la ajena. Y todo lo que todo lo contrario: «los barcos pesque-

ros de altura habrán de consumir carbón na- esto nos cohibe siempre y nos recuerda constantemente aquel gran Eugenio Noel, el de las propagandas antitaurinas en la mismísima Plaza de la Maestranza. Pero una vez más, con la esperanza de no pecar en extremo de molestos, nos acogemos a las páginas de ASTURIAS MARÍTIMA y a la indulgencia de sus lectores que, en la mayoría son vecinos, pero no hermanos de profesión.

Hace Mareiro en su réplica una interesantísima afirmación: que su intervención es movida, más que por espíritu de adhesión a la industria pesquera, por el de adhesión inquebrantable a la verdad. Y aquí, con ese noble impulso, es donde nosotros queremos situarnos y vamos a coincidir.

Examinemos primero lo del 20 por 100. ¿Conoce Mareiro la anécdota del sargento y los quintos?: Instruía un sargento del Ejército a cierto pelotón de quintos sobre ejercicios de formación y no lograba que éstos obedeciesen con la unanimidad y marcialidad necesarias a su voz de mando, alguno confundía la orden de girar a la derecha con el movimiento inverso y él les gritaba para mejor inculcarles su orden: «media vuelta a la derecha, es lo mismo que media vuelta a la izquierda, solo que todo lo contrario». ¿Incongruencia? Apliquémoslo a nuestro tema.

La obligación de consumir carbón nacional por parte de los pesqueros de altura, es igual a su 20 por 100 de consumo total, so-



cional con un coeficiente de carbón extranjero hasta del 80 por 100», (artículo 7.º de la Real Orden de 6 de agosto de 1927). Es decir, que en virtud de las causas que alega Mareiro en su réplica y otras muchas más que se han tenido en cuenta también, se concedió a los barcos pesqueros de altura permiso para adquirir y consumir carbón extranjero, nada menos que hasta el 80 por 100 de su consumo total, ¡que ya es conceder! De todas las industrias obligadas, es ésta la que goza de máxima libertad.

Así, que no es lo que dice Mareiro, sino todo lo contrario, aunque parece igual. ¿Nos vamos acercando a la verdad? Pues sigamos.

Consejo Nacional de Combustibles. Mareiro le adjudica el título, nada menos que de baluarte de los hulleros asturianos. Vamos a verlo: el primer Consejo Nacional de Combustibles, se componía de: 5 representantes de los productores de carbón nacional, 2 representantes del comercio de carbones, 5 representantes de los consumidores de carbón y 13 representantes del Estado. Pregúntese a los comerciantes de carbón con cuál ganan más y sabréis con que carbón les gusta negociar.

Poco después se amplió con 3 Vocales más, representantes de la industria vitivinícola, cuyos intereses, como es sabido, no son precisamente afines con los del carbón. Nueva variación más tarde y una de las representaciones de los consumidores se convierte en dos.

Y este Consejo Nacional de Combustibles, así formado, fué el ordenador de todo el régimen de carbones: 5 productores, contra 6 consumidores, 2 comerciantes y 3 vitivinícolas; dejando, como es natural, al lado, la representación imparcial del Estado. La verdad, pues, como de esta enumeración resulta, es que tal Consejo no habrá de ser el baluarte de los intereses de la industria del carbón, sino más bien de los contrarios.

Tercer punto. Le parece también a Mareiro, que los pesqueros de altura estaban ex-

cluidos de entre aquellas industrias que el Gobierno clasificara en la categoría de protegidas y como tal creencia le conduce por camino que le aparta de la realidad, nosotros vamos a indicarle, con toda certeza, por donde se va al puerto de la verdad, que él y nosotros amamos con dolor.

El Real Decreto de 27 de febrero de 1926, «el primero de todos», decía en su artículo primero, párrafo penúltimo, que el consumo de los pesqueros de altura sería objeto de una disposición especial y el de 23 de abril de 1927, el segundo, también en su artículo primero, párrafo F), recoge esa misma idea, pero advierte ya que se equipararán al régimen orgánico de los depósitos flotantes.

Y por último, en la tercera disposición sobre consumo, se incluye en la forma que hemos copiado antes, al referirnos a lo del 20 por 100.

Con ello se puede observar, que desde la primera a la última disposición, se cuida muy bien el legislador de *no olvidar* a los pesqueros de altura entre las industrias obligadas, como cree nuestro impugnador.

Y como queremos aprovechar hasta el límite el espacio de que disponemos, por hoy, vamos a hacerlo dedicando unos últimos renglones a la obligación de consumir los pesqueros un quince por ciento de polvo de carbón, según estampa Mareiro en su réplica. Desconocíamos que tal deber pesase sobre esa industria y, desde luego, si es tal y como él lo dice, en este punto le damos gustosos la razón. Ahora bien, si a lo que hace referencia es a la disposición del 13 de diciembre de 1932, en la que se habla únicamente de menudo y nada de polvo de carbón, tiene que convenir con nosotros en que, sino una intención traviesa, al menos ha querido dar un tinte de habilidad a su prometida equivocación.

¿Cómo llamar polvo de carbón a cuerpos que pueden tener hasta un tamaño de doce milímetros? Es decir, ser mayores que granos de maíz. El polvo de carbón, tiene actualmente otra clasificación que no reza para nada con el consumo de pesqueros.



SECCIÓN DE PESCA



BASTANTE PESCADILLA

Como en la quincena anterior, la pescadilla ha sido también en la primera mitad de noviembre base de todas las «mareas», y merced a las capturas que se hicieron de la misma, pudo la industria pesquera encontrar alguna defensa que, por cierto, no fué lo suficiente, ni mucho menos, para llegar a obtener rendimientos, ya que la pesca ha sido más bien escasa que regular, incluso en los contados días de la quincena en que el estado del mar no impidió calar con normalidad, pues las dos últimas semanas han sido de frecuentes temporales.

Las demás especies dieron una baja considerable. La merluza puede decirse que quedó limitada a la que trajeron los «bous», y en cuanto a los «gallos», también se capturaron en inferior cantidad que en anteriores fechas se venían haciendo.

Los barcos que arrastraron en las playas de la Estaca trajeron mareas de poca importancia y también a base de pescadilla.

La salvación, dentro de la escasez de pesca, ha estado en los buenos precios que rigieron en la quincena, pues de otro modo ésta hubiera sido francamente mala.

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

CLASE DE PESCADO	26	28	29	30	31	1	2	4	5	6	7	8	9
Merluza.....	4,-	3,29	3,49	3,69	3,50	3,60	3,79	4,-	4,84	4,-	4,14	4,-	4,03
Pescadilla....	1,20	1,26	1,46	1,27	1,07	1,42	1,19	1,35	1,70	1,36	1,43	1,36	1,51
Besugo.....	2,30	2,-	2,-	2,09	1,69	2,-	2,15	2,48	>	2,49	2,61	2,29	2,50
Gallos.....	1,09	1,08	1,23	1,10	1,08	1,-	1,10	1,26	1,66	1,12	1,35	1,32	1,26
Congrio.....	1,80	1,79	1,83	1,95	1,60	1,41	2,-	2,30	>	2,29	2,12	2,29	2,17
Congria.....	1,40	1,50	1,46	1,50	>	>	1,40	1,39	>	1,50	>	1,50	.
Reyes.....	1,50	0,90	1,24	1,38	1,34	1,44	1,19	1,49	>	>	1,31	1,51	1,40
Abadejo.....	1,40	>	>	1,50	>	1,42	>	>	>	1,71	>	>	>
Barbadas....	0,83	0,81	1,02	0,89	1,-	1,-	0,80	1,05	>	1,-	1,20	1,-	1,28
Potas.....	1,-	1,-	1,-	1,03	1,13	1,-	1,-	1,-	1,38	1,-	1,-	1,-	1,15
Matute.....	0,41	0,41	0,45	0,50	0,37	0,43	0,39	0,50	1,02	0,50	0,50	0,50	0,46
Pelao.....	0,50	0,50	0,40	0,50	0,43	0,45	0,50	0,50	1,07	0,50	0,40	0,50	0,43
Sardinias....	0,71	1,08	0,48	0,78	0,61	0,62	0,58	>	>	0,81	>	0,81	>
Almejas.....	0,46	>	0,57	>	1,68	1,44	1,41	>	>	>	>	>	>
Mero.....	>	2,49	2,09	2,60	>	2,29	>	>	>	>	3,24	2,15	>
Pancho.....	>	1,14	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>
Bonito.....	>	>	1,35	>	1,40	>	>	>	>	>	>	>	>
Panchos.....	>	>	2,34	>	2,15	>	>	>	>	2,81	>	>	>
Calamares....	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>

Agencia en Guipúzcoa
Sociedad Hullera Española
 Jorge de Satrustegui ◊ Pi y Margall, n.º 1 - San Sebastián

Movimiento habido en los turnos para la carga de carbón p

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====				
21 Octubre.	28 Octubre.	Villamanrique	2.400	Vallcarca.
25 id.	5 Nobre.	Elanchove	7.000	Barcelona.
26 id.	9 id.	Ciaño.	4.800	Id.
6 Nobre.	cargando	Norte.	4.500	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
14 Octubre.	28 Octubre.	Ramón Alonso R.	4.000	Barcelona.
25 id.	2 Nobre.	Arraitz Mendi	1.500	Sagunto.
30 id.	9 id.	Ciaño.	2.700	Barcelona.
1 Nobre.	cargando	Ntra. Sra. del Carmen	5.500	Id.
8 id.	esperando	M. y Aurora	6.500	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
21 Octubre.	26 Octubre.	G. Fierros	2.350	Motril.
21 id.	30 id.	Sama.	1.000	Bilbao.
24 id.	1 Nobre.	Llodio	900	Id.
6 Nobre.	esperando	Ulía	4.000	Vallcarca.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
21 Octubre.	26 Octubre.	Alberto	700	Corcubión.
26 id.	30 id.	Juan Artaza	560	Pasajes.
28 id.	21 id.	Hernani	420	San Sebastián.
31 id.	5 Nobre.	Alejandro	400	Id.
4 Nobre.	8 id.	Ruda.	480	Vigo.
7 id.	cargando	San Eduardo.	300	Id.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
26 Octubre.	28 Octubre.	F. L. de Ibarra	4.600	Bilbao.
28 id.	1 Nobre.	Mina Carrío	3.500	Valencia.
30 id.	31 Octubre.	C. de Zubiría.	4.600	Tarragona.
1 Nobre.	4 Nobre.	Sotón	700	Bilbao.
7 id.	8 id.	M. de Chávarri	4.600	Tarragona.
7 id.	9 id.	Sama.	1.000	Bilbao.
8 id.	8 id.	Llodio	900	Santander.

GIJON

Desembarques en los puertos desde el 25 de Octubre al 10 de Noviembre de 1935

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
11 Octubre.	29 Octubre.	Mieres	4.300	Barcelona.
18 id.	25 id.	Jesús Antonio.	1.500	Huelva.
19 id.	28 id.	Plencia	120	Bilbao.
24 id.	1 Nobre.	Mari Begoña	420	Id.
25 id.	1 id.	Artiba Mendi.	2.500	Sagunto.
28 id.	6 id.	Pepe	110	Pontevedra.
28 id.	1 id.	Mina Carrió	800	Valencia.
29 id.	4 id.	Galicia	320	Coruña.
29 id.	1 id.	Cementos Rezola	620	San Sebastián.
30 id.	4 id.	Sac 8.	1.000	Barcelona.
31 id.	2 id.	Hércules.	60	Vigo.
1 Nobre.	4 id.	Sotón.	1.200	Bilbao.
1 id.	4 id.	Melchuca.	120	Ferrol.
1 id.	cargando	Numa	4.300	Barcelona.
2 id.	7 Nobre.	San Jorge	250	Coruña.
4 id.	cargando	Sud	4.800	Valencia.
4 id.	6 Nobre.	Iciar	600	Santander.
4 id.	9 id.	A. Senra.	2.300	Barcelona.
6 id.	esperando	Norte.	600	Id.
7 id.	»	Monte Faro	180	Coruña.
7 id.	»	Sancho Panza.	214	Id.
7 id.	8 Nobre.	C. Carboeiro	1.000	Málaga.
8 id.	9 id.	Iciar	600	Santander.
8 id.	esperando	Maruja y Aurora.	500	Barcelona.
9 id.	»	Mari Elena	540	Bilbao.
===== GIJON - DARSENA. — F. C. DE LANGREO =====				
15 Octubre.	26 Octubre.	Maria	200	C. Urdiales.
17 id.	28 id.	Dionisia	250	Bermeo.
17 id.	30 id.	Eduarne	200	Zumaya.
18 id.	31 id.	Anita	200	Ferrol.
18 id.	30 id.	Monte Faro	180	Coruña.
21 id.	1 Nobre.	R. Espinosa	135	Bilbao.
26 id.	1 id.	Vito	190	San Sebastián.
26 id.	2 id.	Magdalena	230	Santander.
28 id.	5 id.	Rosita	140	Id.
30 id.	4 id.	Paco García	200	Id.
1 Nobre.	6 id.	Roberto	180	Vigo.
1 id.	8 id.	Mariavi	350	Bilbao.
1 id.	9 id.	J. F. M.	50	P. de Vega.
2 id.	cargando	Cartes	150	Coruña.
2 id.	esperando	Airoso	130	Santofña.
8 id.	»	Joven Conchita	230	San Sebastián.
9 id.	»	Chacartegui	225	Zumaya.
9 id.	»	Victor	115	Lequeitio.
11 id.	»	Gaviota	300	Bilbao.

A V I L E S

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

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Octubre.				
16 Octubre.	21 Octubre.	Ita	3.400	Tarragona-Barcelona.
19 id.	22 id.	E. A.	760	Cádiz.
22 id.	23 id.	Arnao	6	Requejada.
19 id.	24 id.	Lolina	400	Pasajes.
22 id.	24 id.	Recalde	126	Betanzos.
22 id.	26 id.	Compostela	1.722	Aguilas-Almería
21 id.	26 id.	Mari Carmen.	371	Vigo.
22 id.	26 id.	Ineschu	186	San Sebastián.
26 id.	26 id.	Cabo Cervera.	180	Gijón.
26 id.	26 id.	Asturias	4	Luarca.
25 id.	28 id.	Caruso	1.375	Vigo.
27 id.	28 id.	Nemrod	80	Huelva.
27 id.	28 id.	Arnao	82	Requejada.
27 id.	28 id.	Airoso	5	Zumaya.
27 id.	28 id.	Juanito	5	Pasajes.
27 id.	28 id.	J. J. M.	1	Gijón.
25 id.	30 id.	Antonio Satrústegui	4.759	Barcelona.
28 id.	30 id.	Luis Adaro	3.288	Sevilla.
26 id.	31 id.	G. Schulz.	3.668	Valencia.
30 id.	31 id.	Santiago López	258	Barcelona.
24 id.	31 id.	Brens.	154	Marín.
30 id.	31 id.	Margarita	315	Zumaya.
TOTAL...			21.145	
1.^a decena de Noviembre.				
27 Octubre.	1 Nobre.	Zurriola	2.672	Alicante-Valencia.
31 id.	1 id.	México	4	Navia.
24 id.	2 id.	Belarmina	124	Coruña.
31 id.	2 id.	Nuria R	3.414	P. Mallorca.
26 id.	4 id.	Esles.	3.446	Alicante.
30 id.	4 id.	Lekeitiarra	216	San Sebastián.
30 id.	5 id.	Iñake.	3.189	Palomós.
31 id.	5 id.	Inogedo	433	Pasajes.
2 Nobre.	5 id.	Antonieta.	12	Ribadesella.
1 id.	5 id.	Recalde	6	Navia.
2 id.	7 id.	Lolina	420	Pasajes.
6 id.	7 id.	Arnao	144	Requejada.
31 Octubre.	7 id.	Lola	7	Gijón.
6 Nobre.	8 id.	Víctor Chávarri	4.446	Valencia.
8 id.	8 id.	Astillero	41	Villagarcía.
6 id.	9 id.	José Tartiere.	3.430	
TOTAL...			22.004	

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

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

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena do Octubre.				
22 Octubre.	23 Octubre.	Aurora	1.023	Bilbao.
23 id.	23 id.	Iciar	593	Santander.
23 id.	23 id.	Asunción	243	Coruña.
22 id.	23 id.	Begoña 7.	188	San Sebastián.
22 id.	24 id.	F. R. San Pedro	3.447	Bilbao.
25 id.	26 id.	Iciar	602	Santander.
24 id.	26 id.	Conchita	11	Id.
24 id.	27 id.	M. de Urquijo.	2.920	Bilbao.
25 id.	27 id.	Margarita	314	Pasajes.
26 id.	28 id.	Aurora	1.008	Bilbao.
26 id.	29 id.	Jaime Girona.	2.838	Id.
27 id.	30 id.	Santiago López	3.707	Barcelona.
TOTAL...			16.894	
1.^a decena de Noviembre.				
31 Octubre.	1 Nobre.	José María.	518	Pasajes.
31 id.	1 id.	Ana	296	Id.
31 id.	1 id.	Iturri Ripa	390	Id.
30 id.	1 id.	El Caudal	1.043	Id.
30 id.	1 id.	Manuel	246	Coruña.
31 id.	1 id.	El Gaitero	9	Id.
2 Nobre.	2 id.	Capricho.	120	Id.
31 Octubre.	3 id.	Abando	2.433	Almería.
31 id.	3 id.	Alfonso Senra	2.518	Barcelona.
2 Nobre.	3 id.	Concepción Hevia.	218	San Sebastián.
30 Octubre.	3 id.	F. R. San Pedro	2.434	Bilbao.
31 id.	3 id.	M. de Urquijo.	2.634	Id.
31 id.	3 id.	Aurora	1.013	Id.
1 Nobre.	6 id.	Briquetas Zorroza	2.492	Id.
4 id.	6 id.	Juan Artaza	563	Pasajes.
2 id.	8 id.	Jaime Girona.	2.895	Bilbao.
3 id.	8 id.	Alberto	710	Corcubión.
5 id.	8 id.	Aller.	204	Pasajes.
6 id.	9 id.	F. R. San Pedro	3.055	Bilbao.
8 id.	9 id.	José María	512	Pasajes.
8 id.	9 id.	Ana	295	Id.
TOTAL...			24.598	

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 Octubre y 1.^a de Noviembre de 1935

		3. ^a DECENA	1. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo.- Cargadero del F. C.....	Turno 1. ^o	11.445,32	5.928,64
	Id. 2. ^o	6.666,66	8.670,00
	Id. 3. ^o	5.355,21	2.666,69
	Id. 4. ^o	2.620,40	1.058,09
	Grúas chicas.....	538,53	441,05
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.....	Cargaderos.....	22.773,08	20.940,26
	Grúas chicas.....	2.421,31	1.750,85
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C.	Cargaderos.....	2.533,24	2.424,21
	Muelles.....	421,00	393,00
Totales en las dos decenas.....		54.774,75	44.272,79
AVILÉS.....		21.145,00	22.004,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA.....		16.894,00	24.598,00

CEMENTOS FRADERA, S.A.

PORTLAND ARTIFICIAL LANDFORT

DESPACHO:

RONDA DE LA UNIVERSIDAD, 31

BARCELONA



LANDFORT
VALLCARCA

Teléfono n.º 13067

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: "LANDFORT"



INFORMACIONES VARIAS



MOVIMIENTO DEL PUERTO DE
GIJÓN-MUSEL DURANTE EL TER-
CER TRIMESTRE DE 1935 :-:

EXPORTACIÓN (carga general)

	Navegación de primera Kgs.	Navegación de segunda Kgs.	Navegación de tercera Kgs.
Julio	4.728.125	2.048.118	238.945
Agosto	5.142.856	1.557.452	145.461
Setiembre	6.815.533	2.997.226	97.000
TOTALES	16.686.514	6.602.796	481.406

IMPORTACIÓN (carga general)

	Navegación de primera Kgs.	Navegación de segunda Kgs.	Navegación de tercera Kgs.
Julio	20.458.640	3.262.187	114.000
Agosto	23.927.105	2.894.611	89.725
Setiembre	18.299.532	4.805.220	7.964.704
TOTALES	62.685.277	10.962.018	8.168.429

EXPORTACIÓN-CARBÓN

BUQUES TERMINADOS

Julio	109.386,91	Tons.
Agosto	123.355,23	»
Setiembre	111.753,38	»
	<u>344.495,52</u>	»

Total mercancías embarcadas. 23.770.716 Ts.
Id. mercancías desembarcadas 81.815,724 »
Id. de carbón embarcado 344.495,520 »
TOTAL GENERAL DE TRÁFICO. . 450.081,960 »

LOS CUPOS MÍNIMOS DEL CARBÓN

El Ministerio de Industria y Comercio, por Orden de 5 del actual, ha dispuesto que lo proyectado en el art. 1.º de la Orden ministerial de 13 de agosto del año en curso,

relativa a los cupos mínimos que regirán en los Sindicatos de Almacenistas de Carbón, entrará en vigor a partir de 1.º de Enero de 1936.

CIRCULACIÓN DE COMBUSTIBLES SÓLIDOS

La «Gaceta» de 4 del actual inserta una Orden del Ministerio de Industria y Comercio, la que en su dispositiva dice que a partir del 15 de este mes el Reglamento de circulación de combustibles sólidos de 18 de mayo de este año se aplicará sin la limitación establecida en el art. 28, disposición transitoria, a todos los almacenistas de las provincias de León y Palencia.

ACCIONES NAVIERAS

La cotización en Bolsa de los valores navieros parece obtener algún alza, sin que sea de gran importancia, y esto se consigue de una manera lenta y premiosa. Las acciones de la Sociedad Sota y Aznar, de 490 han subido a 515; se sostienen en 250 las Vascongadas; las de Unión, de 230 pasan a 240 y hay pedido papel a 260; las de la Guipuzcoana, a 50 y 55; y las Generales, de 120 pasaron a 135 y últimamente quedaron en 132,50.

MOTORES DIESEL BARRERAS-WERKSPoor

En Vigo se acaban de hacer las pruebas de un nuevo motor, en la Factoría Naval Barreras, de la marca «Barreras-Werkspoor», en presencia de una Comisión del Ministerio de Industria y Comercio, con destino a un guardapescas.

Los ensayos fueron muy duros, funcionando el motor durante largo tiempo con un 25 por 100 de sobrecarga, sin que se haya notado la menor deficiencia.

La Comisión oficial felicitó a los directores de la «Factoría Barreras», y les auguramos grandes prosperidades dentro de la industria nacional.

LA COMPETENCIA CARBONERA ANGLO-ALEMANA EN LOS MERCADOS DE CONSUMO ::

Se calculan en 1.250.000 libras esterlinas la suma total que los italianos deben a los proveedores de carbones del sur de Gales, mercados de Cardiff y Swansea. De esta forma es explicable las noticias que ya hemos publicado: que los exportadores de esos centros rechazan las demandas que les hace el «Monopolio italiano de importaciones carboneras».

Entretanto, Alemania obtiene partido de esta situación y se aprovecha para inundar a Italia con sus carbones. Hace unos días recibieron los armadores de Gales justamente demanda de tonelaje naval para el transporte de 200.000 tons. de carbón alemán, de Rotterdam a Italia. Desde 1 al 31 de julio, Ale-

mania colocó en este país 3.700.000 tons. de hulla. En el mismo período del año pasado, solamente 840.000 tons.

En los mercados ingleses del Norte, sucede algo análogo. Hasta fines de julio las exportaciones de carbón a Italia, se habían sostenido; desde entonces cayeron a un nivel muy bajo. La disminución afecta sobre todo a la cuenca de Durham.

LOS BOTES DE SALVAMENTO

DEL «QUEEN MARY» :: ::

Según leemos en «El Día Gráfico», de Barcelona, de 7 del actual, el gigantesco trasatlántico inglés «Queen Mary», que se ha construido para competir con otros colosos extranjeros, llega a la mayor perfección registrada en la operación de lanzar al agua sus botes de salvamento en caso de necesidad.

En las pruebas realizadas el «Queen Mary» ha logrado establecer el «record» de un minuto, un segundo y un cuarto.

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. ZARAGOZA: Saturnino Martínez. San Miguel, 7, pral. Teléfono 5795.



LA CONSTRUCTORA GUIPUZCOANA S. A.

Pasajes de San Pedro

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE
BUQUES, MAQUINAS Y CALDERAS

PROYECTOS Y PRESUPUESTOS
GRATUITOS



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



DICTANDO NORMAS PARA LA ORGANIZACIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE MARINA CIVIL Y PESCA :—:

Ilmo. Sr.: El decreto de 16 del mes actual, «Gaceta» del 18, en su artículo 17 determina la forma en que quedará organizada la Dirección general de Marina Civil y Pesca, que se crea en substitución de la Subsecretaría de la Marina Civil. En el artículo 23 del mismo Decreto se dispone que dentro del plazo máximo de tres meses, a partir de la fecha de su publicación, se dictará un Reglamento orgánico de régimen interior del Ministerio, «sin perjuicio de las disposiciones complementarias que anticipadamente se juzguen convenientes».

Comoquiera que el citado artículo 17, al detallar la forma en que quedará organizada dicha Dirección general, no establece de un modo completo cómo han de atenderse los distintos servicios que siguen integrando la Dependencia, y en vista de que la debida atención de

éstos exige que, siquiera de un modo transitorio, se determine tal extremo con perfecta claridad, y que, por otra parte, la base segunda del artículo 1.º de la ley de Restricciones de 1.º de agosto de 1935—para cuyo cumplimiento se ha dictado precisamente el tantas veces citado Decreto de 16 del actual—autoriza para declarar excedencias forzosas o bien dejar a los funcionarios en el mismo servicio o destinarlos provisionalmente a otros similares al que prestaban,

Este Ministerio ha resuelto:

1.º Todo el personal dependiente de la Dirección general de la Marina Civil y Pesca podrá adaptarse a los servicios dependientes de la misma para que se le designe, con objeto de que éstos queden debidamente atendidos, y de conformidad con lo que se establece en las disposiciones antes citadas.

2.º A las órdenes inmediatas del Director general funcionará un Negociado encargado de todas las funciones que no se hallen adscritas expresamente a



PINTURAS SUBMARINAS

Muñuzuri, Lefranc, Ripolin. S.A.

APARTADO 49 BILBAO

cualquiera de las cuatro Secciones a que deja reducida la Administración central de dicha Dirección general el artículo 17 a que antes se hace referencia.

Madrid, 24 de octubre de 1935.

ORDEN RECTIFICANDO EL ARTÍCULO 3.º DE LAS BASES REGLAMENTARIAS DEL TRABAJO A BORDO

Ilmo. Sr.: Al publicarse en la «Gaceta de Madrid» correspondiente al 10 del actual las bases de reglamentación del trabajo a bordo, aprobadas por este Departamento, de conformidad con lo informado por el Consejo de Trabajo el 18 de Setiembre último, se ha observado la existencia de algunas omisiones, cuya subsanación se hace precisa, y a tal efecto, este Ministerio ha dispuesto que el artículo 3.º de las citadas normas se entienda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 3.º—La jornada de trabajo del personal de fonda se ajustará a lo que preceptúan los artículos 71 y 72 de la ley sobre jornada máxima de trabajo.

El Capitán o Patrón, cuando mande buque, no tiene señalada jornada de trabajo.

La jornada de trabajo de los guardianes es-

tará a lo dispuesto en el art. 108 de la ley sobre jornada máxima de trabajo.»

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos.

Madrid 25 de Octubre de 1935.

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



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 Trasmediterránea, de Isaac's Line y de la
Compañía Neptunia.

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

TELÉFONO núm. 20

Dirección Telegráfica y Telefónica: FIERROS
SAN ESTEBAN DE PRAVIA

VARADERO del FOMENTO

Propietario: **BERNARDO ORTEA**

G I J O N

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES NAVALES

Carro varadero para buques hasta 1.000 toneladas

PRECIOS REDUCIDOS PARA LAS OPERACIONES DE SUBIDA, BAJADA Y ESTANCIA

SOLICITASE TARIFA DE PRECIOS

S. A. Depósito de Carbones de Tenerife

— G I J Ó N —

CARBONES

Consignatarios :-: Fletamentos

Agencia de las Compañías Hamburguesas

(Servicio directo a CUBA y MEXICO)

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

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

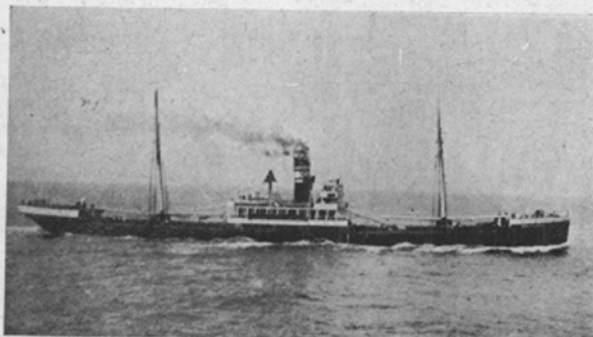
Esta Compañía tiene a su cargo las estaciones de la casi totalidad de los buques españoles de pasaje, carga y pesca, y posee la exclusiva en España para la explotación de dichos aparatos

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 Rios, 31 - Vigo.

Agente en Gijón: DARIO VEGA ::: Trinidad, 23



JOAQUIN VELASCO

LANGREO, 2

— G I J Ó N —

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

VAPORES:



“Mina Piguera”
“Mina Coto”
“Mina Carrió”
“Mina Sorriego”
“Mina Entrego”

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

“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

G I J Ó N

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 cantidad de 11 PESETAS.

TALLERES DEL ASTILLERO

SOCIEDAD ANÓNIMA

ASTILLERO (Santander)

MATERIAL PARA FERROCARRILES

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

DIQUE SECO

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE BUQUES

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES DE MÁQUINAS, CALDERAS, ETC.

MAQUINARIA Y MATERIAL PARA OBRAS PÚBLICAS Y PUERTOS

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: TALLERES

DIRECCIÓN POSTAL: APARTADO N.º 10

ASTILLERO (SANTANDER)

TELÉFONO NÚM. 20

LA UNIÓN y EL FÉNIX ESPAÑOL



(COMPAÑIA DE SEGUROS)
MARÍTIMOS - Buques - Fletes
Desembolsos - Mercancías - Incendios - Vida - Valores - Accidentes de Trabajo y Mar (tripulaciones industriales, etc.) - Accidentes individuales - Responsabilidad Civil - Robo - Expoliación - 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.
Cotonos, 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

Viuda de Manuel G. Morán

EFECTOS 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 }

DOMINGO MUMBRÚ

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS

BARCELONA

Telegramas } DOBRÚ
Telefonemas }

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

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

GRANDES ALMACENES DE SAL

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

Telegramas } ANGELVAREZ APARTADO NÚM. 31
Telefonemas }

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

VAPORES: Aida 350 Tons
Caruso... 1.350 Tons. Margarite. 270 »
Lolina ... 400 » Africana.. 150 »

ELECTRO-SOLDADORA ASTURIANA

Director: D. PEDRO SABANDO

SOLDADURA ELÉCTRICA

Realiza rápida y económicamente las más difíciles reparaciones de todas clases de piezas de maquinaria en hierro y acero, calderas marinas y terrestres, etc.

Tren flotante :-: Lancha «Electra»

Tren terrestre transportable

Oficinas: Covadonga, 24, bajo TELÉFONO 1743

Dirección telegráfica: JAENICKE

G I J Ó N

S. A. ESPAÑOLA DE GUBRIFICANTES

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

G I J Ó N

(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.

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 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 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^o de New-Orleans, LA.

(Servicio regular entre los puertos del Golfo y España)

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

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

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

GIJÓN

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-1.^o

Apartado 71 - Teléfono 18-00

C.^{ia} Española de Pinturas "INTERNATIONAL" S. A.

Fábrica en

LUCHANA - ERANDIO

(Bilbao)

MARCA REGISTRADA



HOLZAPFEL

Unicos agentes y fabricantes

en España de las afamadas

Pinturas "HOLZAPFEL"

LAS MEJORES DEL MUNDO Y LAS DE MAYOR CONSUMO MUNDIAL

Patente «INTERNATIONAL».—Para fondos de buques de hierro y acero.—Cerca del 90 por 100 de la flota mundial emplea esta patente.

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

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

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

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

«FUNNEL PAINT».—Pintura ignífuga para chimeneas.

«BLACK OPSIDE». 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 «ODI-CO» (preciosos colores permanentes).

Esmaltes y Barnices «INTERLAC» a la nitrocelulosa y demás productos nitrocelulósicos.

«INTERPAST» A. y B.

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

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

Oficinas:

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