



AÑO IV	GIJÓN 15 DE MAYO DE 1933	NÚM. 62
--------	--------------------------	---------

Vda. e Hijos de ARREGUI

DURANGO - Vizcaya

Fábrica y probadero de ANCLAS & CADENAS de ANCLAS bajo certificado del LLOYD'S REGISTER-BUREAU VERITAS-MARINA DE GUERRA, etcétera

200.000 KILOGRAMOS DE POTENCIA

ÚNICOS EN ESPAÑA

AGENTES DE VENTA - «PRODUCTOS INDUSTRIALES» Ltda.

Apartado 179

BILBAO



EFEKTOS 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

Correo: Apartado 90

TELÉFONO 24-00

CONSIGNATARIO DE BUQUES

A. PAQUET

Telegramas

Telefonemas

PAQUET

Muelle, 2, 4 y 6—GIJON

AGENCIA DE ADUANAS

Compañía Trasmediterránea — C.º G.º Transatlántique

CARGA Y PASAJE

PENÍNSULA - AFRICA - CANARIAS

CUBA - MEJICO - ESTADOS UNIDOS

AGENCIA CONSULAR DE FRANCIA

SOCIEDAD PETROLIFERA ESPAÑOLA.-MADRID

"SHELL"

LUBRIFICANTE PERFECTO

"FLINTKOTE"

ANTICORROSIVO - IMPERMEABLE - AISLANTE

ASFALTOS Y EMULSIONES ASFÁLTICAS

DOMINGO MUMBRÚ

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS

BARCELONA

Telegramas }
Telefonemas }

DOBRÚ

VIA LAYETANA, n.º 12 - 1.º

Teléfono núm. 13327

"ASTURIAS MARÍTIMA"

TARIFA DE ANUNCIOS POR INSERCIÓN

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



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

Depósitos flotantes y terrestres de Carbón y Gas-Oil

Importación y venta de Sal

CASA CENTRAL: VIGO - Teléfono 1466

SUCURSALES en MARIN, VILLAGARCIA y SANTIAGO

Tele ^{gramas} _{fonemas} } SUARECES

José Pérez Fernández

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

Teléfono núm. 39

Apartado núm. 20

Telefonemas: PEREZ FERNANDEZ

Vilagarcía de Arosa

Telegramas: PEFERNANDEZ

(PONTEVEDRA)

RAMON MOLINA RODRIGUEZ

LA CORUÑA

Agencia de Aduanas - Comisiones

Consignaciones - Tránsitos - Seguros

Teléfono 2.615

Telegramas: NALIMOR

Códigos { A. B. C., 5.^a Edición
A. B. C., 6.^a »

Feijóo, 4

CORDELERIAS REUNIDAS, S.A.

Marqués de Valdeiglesias, 5, 2.^o
Apartado 375
Teléfono 92930

MADRID

Dirección telegráfica:
C. O R E S A

Nuestras especialidades para la pesca:

MALLETAS ABACA :-; MALLETAS ALAMBRADAS
RETENIDAS :-; ARRIZANES :-; CORDELERÍA 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.

ELECTRO - SOLDADORA ASTURIANA

Director: D. PEDRO SABANDO

SOLDADURA ELÉCTRICA

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

Tren flotante :: Lancha "Electra" :: Tren terrestre transportable

Oficinas: Covadonga, 24, bajo :: Teléfono 17-43 :: Dirección telegráfica: Jaenieke

GIJÓN

Acha y Arregui

CONSIGNATARIOS DE BUQUES
AGENTES DE ADUANA

Agentes de VAPORES COSTEROS S. A. Bilbao

Dirección telegráfica: ACHARREGUI

Teléfonos: 15.081 y 15.949

Plaza de Uribitarte, 5 **BILBAO**

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

JOSÉ FERNÁNDEZ RUIZ

ARMADOR Y CONSIGNATARIO DE BUQUES

GIJON-MUSEL

Vapores de Pesca - Fletamentos - Seguros

AGENTE DE

VAPORES COSTEROS, S. A.

BILBAO

D/S A/S SPANSKELINJEN

FRED OLSEN & C.º

OSLO

ITALIA

(Flotas reunidas)

COSULICH - LLOYD SABAUDO - NAVIGAZIONE GENERALE

GÉNOVA

Direcciones.. { CORREO: APARTADO N.º 4
TELEGRAMAS-TELEFONEMAS: RUIZ
TELEFONO N.º 20-36

Oficinas: Melquiades Alvarez, 4 - GIJON

ARTAZA Y COMPAÑIA

Carbones de todas clases, nacionales y extranjeros

Agencia de la «Compañía Adriática de Seguros»

Depositarios en Guipúzcoa de la Compañía Española de

Pinturas «Internacional»

Armadores de Buques

Vapor "Lolita A."..... 2.600 tons.

» "Juan Artaza" 600 »

» "José María".. 500 »

Consignatarios de buques y mercancías

Agencia de Aduana

Vapores de pesca

Vapor "Bonantza"

Vapor "Beduria" Vapor "Urola"

» "Txirista" » "Ereka"

Telegramas y Telefonemas: **ARTAZA**

Teléfonos { Oficina 5025
» 5259
Almacén pinturas 5157
» carbón . 5250
Domicilio 5115

Oficinas: Cuarta Vía, 6

Pasajes (Guipúzcoa)

LIQUIDADOR DE AVERÍAS
LUIS HERMIDA HIGUERAS
CONSULTOR MARÍTIMO

MANUEL CORTINA, 10
MADRID

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: SAIREVA
TELÉFONO 35.577

Joaquín Davila y Comp.^a

VIGO

Consignatarios de Buques
Carbones-Seguros

Telegramas: DAVILA - Teléfono 1.228 - Apartado 80

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 84 ♦ Telegráfica: Vega ♦ Teléfono 19-00



AÑO IV

GIJON 15 DE MAYO DE 1933

NÚM. 62

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

DEMASIADOS CONFLICTOS OBREROS

LOS PERJUICIOS ENORMES QUE SUFRE LA INDUSTRIA NAVIERA

Pocas son las industrias, por no decir ninguna, que en estos últimos dos años no hayan sufrido alguna huelga, boicot, etc., etc., con el consabido quebranto para su desarrollo; de éstas, claro está, la naviera ha llevado una buena parte, y lo que es más lamentable, que todos los conflictos obreros hayan surgido por cuestiones caprichosas de éstos, que no les condujeron, por lo tanto, a ningún logro de reivindicaciones, sino que, por el contrario, al término de dichos conflictos aumentaron los amarres de buques y también el número de tripulaciones en paro.

En diferentes ocasiones ya dijimos que iba siendo hora de que la cordura hiciera efecto en el elemento obrero y viera, por la experiencia de los casos que con tanta frecuencia se han repetido, que por no llevar la razón no alcanzarían arreglo satisfactorio para ellos, mientras que las industrias y el comercio en general, ya muy resentidos por la crisis actual, se dolían aún más con los contratiempos que tan inútilmente se les creaba.

Pero ninguno de estos razonamientos ha

hecho efecto en el personal de los buques, lo que nada tiene de extraño, ya que tampoco lo ha hecho en el de los demás sectores industriales, y los problemas continúan repitiéndose con harta frecuencia. Así ha acaecido uno a primeros del mes actual en el puerto de Avilés, donde surgió una huelga en el vapor «Arantzazu», que tuvo paralizados durante nueve días a nueve barcos, por el motivo siguiente:

El vapor «Arantzazu», de la matrícula de Bilbao, llegó a Avilés para tomar un cargamento de carbón con destino a Tarragona; a su salida, la tripulación se declaró en huelga de brazos caídos justificando tal actitud al alegar que era preciso que fueran enrolados dos fogoneros más de los que llevaba, teniendo para ello en cuenta que los buques de la matrícula de Asturias llevan tres hombres para cada turno. Como en el reglamento de trabajo nada se dice sobre este particular y las autoridades de Marina entendieron que no se orillaba la ley por parte de los armadores, permitió el despacho del buque, y ante la negativa del personal subalterno del mismo de

hacerse a la mar, fué desenrolada enviándose una nueva tripulación a Avilés por orden de los repetido armadores, pero coaccionada ésta por la anterior, desistió de embarcar y reclamó a la Empresa naviera los sueldos y viajes hasta su procedencia. Con esto el conflicto tomó una nueva fase, complicándose todavía más, pues el personal de varios buques surtos en Avilés, se negó también a trabajar cuando les llegó la hora de salida, haciendo causa común con las tripulaciones del «Arantzazu», y así quedaron detenidos en puerto los vapores «Hernani», «Caruso», «Aida», «Lolina» «Arnao», «J. M. Urquijo» y «A. Fierro». En deliberaciones y gestiones con el personal, en las cuales tomaron parte activa las autoridades de la provincia, transcurrieron cerca de diez días, para al final enviar los armadores del «Arantzazu» otra nueva tripulación que embarcó sin inconveniente alguno.

¿Es razonable ésto? ¿Se puede detener a ocho barcos en los cuales, no solamente se cumple lo ordenado, sino que por benevolencia de sus armadores se enrola más tripulación que la exigida por el Reglamento? Pues así ha sucedido, y lo más sensible es que tales conflictos se repiten con frecuencia, pagando justos por pecadores, si es que pecadores ha habido en el caso del vapor «Arantzazu», cuyos armadores debían ir completamente dentro de la ley, cuando así lo reconocieron las autoridades marítimas al permitir el despacho del buque.

Con casos como este, cuantos esfuerzos pretendan hacerse para impulsar el progreso

de la industria a fin de conseguir que alcance la perdida actividad, serán completamente inútiles. El tráfico marítimo está hoy día profundamente quebrantado por los diversos factores que influyen en él, cosa que para todos aquellos que se relacionan con los problemas del mar, es sobradamente conocida. Si a pesar de ello se lesiona aún más la industria en cuestión con conflictos obreros que no conducen a ningún fin práctico y que se declaran en la forma más caprichosa, por no decir injusta, posiblemente llegaremos, más pronto que se piensa, al total derrumbamiento de dicha actividad.

Mas, ¿para qué insistir? Cuanto se diga será baldío. Los conflictos volverán a repetirse, sin que llegue el escarmiento ni la comprensión a aquellos que los provocan. Hay ciertos elementos que precisan de ellos para sus fines. Veamos, sin ir más allá, la huelga general declarada por la C. N. T. durante los días 9 y 10 del actual; dos días de paro sin fundamento de ninguna especie, cuando tanta necesidad hay de trabajo y por el cual todo el mundo clama. La generalidad de las huelgas han tenido como final un sensible detrimento o cierre total de la industria donde fueron provocadas. Bien está un sacrificio cuando se trata de alguna aspiración de mejoras de sueldo, de reivindicaciones, etc., pero es lamentable que sin ser estas el fundamento de los conflictos, se vaya a los mismos tan ciegame para atenerse a las consecuencias contraproducentes que acarrear, tan sensibles para todos.

ANTONIO SUARDIAZ VALDES

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

Servicio de cabotaje entre puertos del Cantábrico

FLOTA

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



MERCADO DE FLETES



En esta impresión quincenal tenemos que registrar una nota pesimista con respecto al mercado de fletes. Ello es debido al hecho de haberse recibido algunas partidas de carbón extranjero, así como también a la falta de existencias de granos en nuestras minas. Por tal razón se encuentra bastante flojo el mercado de fletes, pues las únicas órdenes que se reciben son para embarque de estas clases de carbón, teniendo que sufrir los buques grandes esperas, lo cual obliga a los armadores a rechazar tales viajes.

El perjuicio que con esto sufre el mercado de fletes es grande, pues aunque los tipos de flete no han sufrido variación, en cambio, como dejamos dicho, los buques han de sufrir

grandes esperas para su cargue, y esto hace que se rechacen los viajes que se convienen verbalmente con anterioridad a la llegada del buque a puerto, hasta conocer la situación del turno de embarque, puesto que ella ha de influir grandemente en el valor del viaje.

Se registró una pequeña alza en los fletes para los puertos de Guipúzcoa, debido al nuevo impuesto creado por orden ministerial para la construcción de puertos en aquella provincia, impuesto que se eleva a 0,35 pesetas, que los fletadores hacen pagar al buque, aunque la disposición que lo crea dice que va sobre la mercancía.

Las operaciones realizadas para dichos puertos en la última quincena han sido escasos.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

Pasajes.....—Vp.	400 ts.	Ptas. 12,00	Norte.
San Sebastián..— »	400 ts.	» 13,35	Langreo
Zumaya.....— »	400 ts.	» 14,75	íd.
Bilbao.....— »	200 ts.	» 10,50	Norte
Santander— »	300 ts.	» 11,50	Langreo
Ferrol.....— »	400 ts.	» 10,50	íd.
Vigo.....— »	200 ts.	» 14,50	Norte.
Cádiz.....— »	700 ts.	» 16,—	íd.
Adra.....— »	1.100 ts.	» 14,—	Langreo

PRAVIA a

Pasajes.....—Vp.	200 ts.	Ptas. 12,75
Bilbao.....— »	1.200 ts.	» 7,—
Ribadesella (sal).....— »	200 ts.	» 9,—
Ferrol (cok).....— »	300 ts.	» 14,—

RETORNOS:

Pinatar-Pravia...—Vp.	1.200 ts.	sal	Ptas. 12,—
Afrau-Musel....— »	1.500 ts.	mineral	» 7,—
Bilbao-Gijón....— »	1.000 ts.	»	» 5,—
Castro-Musel...— »	1.000 ts.	»	» 4,50

Hijos de CASIMIRO VELASCO

Telegramas y Telefonemas: **CASIMIRO**
Apartado núm. 67 **TELÉFONO 32-00**
GIJÓN

Agentes de las líneas de navegación:

NORDDEUTSCHER LLOYD
LLOYD ROYAL BELGE
DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT «NEPTUN»
Wm. H. MULLER & C.º
THE ISAACS LINE
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



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

Carbones - Seguros - Fletamentos
Cementos-Agua potable para buques

AGENTE de: la S. A. Hulleras del
Turón, de S. A. Altos Hornos de Viz-
caya, de S. A. Fábrica de Mieres, de
S. A. Vapores Costeros, de Ibarra
y Compañía, de Compañía Trasm-
editerránea, de Isaac's Line y de la
Compañía Neptunia.

FLOTA: Vapor «Genoveva F.» 2.500 tons.
» «Monehu» 2.300 »
» «Bodon», de 1.000 »
» «Villa Selgas» 600 »

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 eru-
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



Durante la pasada quincena la demanda de carbones ha señalado una gran tendencia a la disminución, hasta el punto de que se ha notado considerablemente en los depósitos, pues las existencias de menudos que venían menguando han vuelto a aumentar. En cuanto a las demás clases de carbón, o sean cribados, galletas y granzas, pueden servirse con mayor facilidad que anteriormente, debido a la escasez de demandas de los consumidores, aunque no hay posibilidad de reunir existencias por lo limitada que está la producción actualmente, debido a las medidas últimamente adoptadas por los mineros.

Lo peor es que esta situación quizá vaya en aumento, acentuándose la quietud del mercado, debido a que la demanda de carbones en esta época del año desciende siempre de un modo considerable, por varias razones que no son del caso, y ello nos ha de conducir a un estado más penoso para la industria hulleira de esta región, que como se sabe ya es extremadamente crítica, debiendo pensarse en nuevos remedios.

La falta de demanda en el mercado de car-

bones hace que las minas puedan atender actualmente con mejor regularidad los pedidos, por lo cual han disminuído los buques sometidos a los turnos en el puerto, pudiendo por esta razón obtenerse mejores despachos para las distintas procedencias por efecto de la baja que sufren los gastos al ser menores sus estadías aquí.

No hay necesidad de decir que el resumen de la quincena en cuanto al mercado de carbones es bien doloroso y que no presenta tampoco una mejor perspectiva para el futuro, teniendo necesidad de armarnos de paciencia para esperar mejores tiempos.

En la primera decena del mes actual hubo algún descenso en los embarques de carbones por estos puertos, principalmente por Avilés y San Esteban de Pravia.

Las cifras conseguidas fueron las siguientes: Musel-Gijón, 43.640 toneladas; Avilés, 14.976 y San Esteban de Pravia, 14.762 toneladas.

ANUNCIESE USTED EN «ASTURIAS MARÍTIMA»

DIRECCIÓN: APARTADO DE CORREOS 232 - GIJÓN

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

PARA ESTUDIAR EL PROBLEMA HULLERO

En los primeros días del corriente mes, se constituyó en el Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio, la Comisión interministerial creada por orden del 30 de marzo último.

De ella forman parte representantes oficiales, patronales, obreros y técnicos, habiendo recaído los nombramientos en personas que tienen un alto concepto de la industria hullera, un gran cariño por sus problemas y, sobre todo, un conocimiento experimental de la situación.

Para la más eficiente realización de su cometido, se clasificó el trabajo a realizar en 17 temas, que fueron a su vez distribuidos entre las cinco Ponencias en que se dividió la Comisión.

Estos temas, a excepción de los que se consideraron como cuestiones previas, se refieren principalmente a las medidas de efecto inmediato para colocar rápidamente a la industria carbonera en un estado de desenvolvimiento normal y estable y a las disposiciones

complementarias, de aplicación gradual, que se estimen necesarias para perfeccionar y ampliar las medidas anteriores.

Se observa en esta Comisión, tanto por la redacción de los temas como por la constitución y estudios encomendados a las Ponencias, una característica muy digna de destacarse: que se efectuarán los trabajos sobre este problema del carbón, referidos separadamente a cada una de las diversas cuencas nacionales y, muy especialmente, a la de Asturias con respecto al resto de las demás españolas.

En cumplimiento, pues, de este criterio, se encuentra ya en esta región una de las Ponencias de la Conferencia, que viene a obtener la información referente a la cuenca asturiana, que se ha estimado primordial y básica para el estudio de las demás.

La industria hullera nacional, espera un provechosísimo fruto de la labor de esta Comisión interministerial, tanto por el prestigio de que gozan sus miembros, como por la amplitud del estudio que se propone realizar.

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



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

La última quincena ha sido de fuertes fluctuaciones en la actividad de los mercados de retorno. En las publicaciones extranjeras que dan noticias diarias del estado de dichos mercados, las informaciones de algunos días han mostrado un completo contraste con las de otros, por lo que esta misma volubilidad es la única nota de conjunto que aquí podemos destacar.

En el sector del Plata han alternado muy especialmente en los días de marcada actividad con los de franco estancamiento, siendo ello causa de gran irregularidad en los tipos de los fletes. Han predominado los contratos para embarque próximo e inmediato, siendo, en cambio, escasos aún en los días mejores, los celebrados para embarque diferido. De entre aquellos citaremos el de un buque de 6.500 tons., fletado en San Lorenzo para el sector Bergen-Estocolmo, incluyendo Dinamarca, al tipo de 17/6. También se han tomado dos barcos a 13/6 para viaje directo de Bahía Blanca a Amberes.

En el sector norteamericano se nota bastante depresión, siendo la oferta de tonelaje para el transporte de trigo de Montreal muy superior a la demanda, con la consiguiente reducción en los tipos de fletes propuestos. En los mercados de algodón, pita y azufre ha habido algo más interés, pero de todos modos, la demanda es, en conjunto, muy pobre. En Cuba ha habido algunos pedidos de parte de los cargadores de azúcar que algunos días han mostrado bastante interés.

El mercado australiano, a semejanza del Plata ha tenido grandes alternativas. En los últimos días de la quincena las perspectivas parecían bastante risueñas por la haberse efectuado ventas considerables de cereales con destino a Europa y por estar gran parte de los puertos casi limpios de tonelaje.

CARBONES

Las condiciones del mercado del Sur de Gales para carbones de vapor no han variado substancialmente, aunque tienden a mejorar para el resto del mes de mayo. De todos modos, la demanda no se mueve en una escala que justifique la intensificación de la actividad en las minas. Si hasta ahora esto no ha causado grandes acumulaciones, ha sido porque venía a compensar la escasez que se notaba en algunas variedades. Los aglomerados y el cok se mantienen estacionarios, siendo, en cambio, abundante la oferta de madera de mina.

El mercado de antracita de Swansea sigue mostrando las características tantas veces señaladas en esta información, o sea, una demanda excelente y continua de las variedades superiores, demanda que va siendo menor a medida que baja la calidad del producto. De los carbones de vapor solo los menudos alcanzan buen pedido, siendo en cambio difícil la colocación de galleta y cribado.

En la cuenca del Mersey la demanda es mediocre, fuera de los suministros de contrato. Pero en los últimos días también la oferta ha sufrido una marcada restricción, con lo que la situación parece haberse equilibrado un tanto. Las granzas lavadas constituyen la única clase bien situada, pero las perspectivas para las demás tienden a mejorar en Lancashire y el Norte de Gales.

En Newcastle las empresas productoras proceden con gran cautela en sus ofertas, en su deseo de mantener a toda costa la mejora recientemente alcanzada por las cotizaciones, pero como los compradores siguen una táctica parecida, el resultado es una marcada reducción en las transacciones. Algo de esto ocurre igualmente en el mercado de Glasgow, donde algunas variedades vuelven a abundar demandado por el escaso volumen de los negocios últimamente registrados.

El destino de tonelaje anticuado

Publicamos a continuación un artículo sobre la venta de tonelaje anticuado aparecido en uno de los últimos números de la «Circular Mensual» que publica la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico:

«En mayo de 1931 se publicó un informe del Comité nombrado por el Ministerio de Comercio Británico para estudiar, entre otras cosas, el destino que había de darse a los buques ingleses anticuados. El Comité llegó a la conclusión de que el desguace organizado no sería practicable y que las restricciones sobre la venta de tales buques no tendrían interés nacional. Según las estadísticas más recientes, la Marina mercante británica solo tiene un 7 por 100 de barcos de más de 25 años de antigüedad, porcentaje muy bajo si se lo compara con el de otros países, según se verá por la siguiente tabla:

PAISES	Tonelaje bruto total	Porcentaje anticuado
Grecia	1.500.000	57
Brasil	500.000	50
Suecia	1.700.000	34
España	1.300.000	34
Italia	3.300.000	28
Bélgica	500.000	22
Japón	4.300.000	22
Dinamarca	1.200.000	20
Alemania	4.100.000	16,2
Francia	3.500.000	13,8
Noruega	4.200.000	13
Estados Unidos	10.300.000	8
Gran Bretaña	19.600.000	7
Holanda	2.950.000	5

El pequeño porcentaje de la Gran Bretaña se explica por la costumbre de los navieros

británicos de vender sus barcos a otros países. El tonelaje vendido ha sido sustituido con barcos nuevos, de modo que no puede tampoco decirse que se haya construido con exceso, ya que el tonelaje global de dicho país es, sobre poco más o menos, el que tenía antes de la guerra.

En cambio, otros países de Marina mercante muy reducida en otro tiempo, la han aumentado considerablemente en los años de la post-guerra a base de adquisiciones de barcos viejos comprados a Inglaterra. Este tonelaje está haciendo una seria competencia no sólo a la Marina británica, sino a la de otras naciones de flotas más modernas. Y se comprende que así sea, ya que al cambiar de nacionalidad, esos buques anticuados pueden explotarse mas económicamente, aparte de que, al ser adquiridos a precio de desguace, los nuevos propietarios reducen el capital invertido en términos que imposibilitan toda competencia a los buques construídos en fecha más reciente, sobre todo en épocas de fletes bajos como la que actualmente atravesamos.

Nadie puede disputar el derecho de los navieros británicos a elegir libremente entre la venta de sus buques al extranjero y el desguace directo de los mismos, pero deberán tener en cuenta que el adoptar la primera línea de conducta y al sustituir los buques vendidos por otros encargados a los astilleros, la doble consecuencia es un aumento de la competencia en el exterior y otro aumento correspondiente en la cifra global del tonelaje mundial, con la agravación que es de suponer en la crisis general de la industria marítima.»

LAS EMPRESAS MINERAS Y LOS MERCADOS DE FLETES

(Un proyecto de acuerdo internacional)

La tendencia general en los años últimos ha sido la concentración en unas cuantas manos de los elementos modificativos del comercio marítimo. Por ejemplo, el 85 por 100 del tráfico en el sector del Plata se dice que está controlado por dos grandes empresas. A este frente más o menos cerrado se opone un conjunto heterogéneo de unidades individuales que trabajan aisladamente unas contra otras. Solo al desastre común puede conducir semejante falta de solidaridad, que en este caso se identifica con el principio de conservación. Cualquier plan de acción conjunta que ponga término al actual estado de cosas tiene por fuerza que redundar en beneficio de todos. El siguiente proyecto, si lograrse ser llevado a la práctica, aseguraría a los principales mercados de fletes: 1.º Un tipo constante durante un período determinado; y 2.º Una oferta garantizada de tonelaje en ciertas condiciones. Esto tiene sin duda gran interés y acabaría con las grandes fluctuaciones actuales, debidas al libre juego de la oferta y la demanda.

ESQUEMA DEL PROYECTO

Los detalles principales del plan que se propone son los siguientes:

a) Fundar una Oficina Reguladora Central con domicilio en Londres y compuesta en parte por representantes de las empresas navieras y en parte por delegados de los car-

gadores. A este organismo se le concederán facultades autocráticas.

b) Los tipos de los fletes para cada uno de los distintos mercados mundiales se fijarán por un tiempo determinado, por ejemplo, por un año, siendo invariables durante este período, para cada grupo de mercancías de transporte habitual. Para las mercancías no incluidas en ningún grupo se fijarán precios discretionales, previa la correspondiente asimilación.

c) Los fletes que se señalan estarán sujetos a los acostumbrados porcentajes de devolución y a un recargo de amarraje, en beneficio exclusivo de las empresas interesadas en la entidad reguladora que se propone, quedando al margen de estos beneficios, tanto los navieros como los cargadores que operen por su cuenta, siendo por tanto de esperar que sean pocos los que se resistan a secundar el proyecto.

d) Los cargadores avisarán con la necesaria antelación el tonelaje que precisen en tal o cual mercado y la O. R. C. se encargará de proporcionárselo. Todas las gestiones cerca de la O. R. C. se harán por medio de las casas consignatarias. Los navieros proporcionarán a la O. R. C. listas del tonelaje disponible y tendrán derecho a una participación en el fondo de amarraje que se forme con el recargo antes mencionado, como indemniza-

ción por las paralizaciones de material. Como la distribución del tonelaje entre los distintos mercados, se hará con estricta sujeción a las necesidades de los mismos, quedarán suprimidos los viajes en lastre o los desplazamientos a mercados remotos después de un viaje determinado con motivo de la falta de flete de retorno.

e) La O. R. C. tendrá facultades discretionales para elegir en cada caso el buque más apropiado. Este es un punto fundamental, si ha de funcionar con regularidad. En cambio, sus operaciones tendrán las siguientes ventajas: (1) Evitarán viajes innecesarios y los gastos consiguientes. (2) Mantendrán un tipo remunerativo de fletes. (3) Evitarán la excesiva oferta de tonelaje en un mercado determinado. (4) Asegurarán a los cargadores una ofer-

ta constante de tonelaje en condiciones equitativas.

Este proyecto u otro semejante es absolutamente necesario para poner término a la actual desorganización de los mercados. Es inútil pretender aplicar métodos del siglo diecinueve a las circunstancias del siglo veinte. El motivo principal del desbarajuste que lamentamos es la falta de concentración suficiente en los actualmente ruinosos negocios navieros. El problema quedaría solucionado automáticamente con la unificación de las empresas, pero como esto es imposible, no queda otra alternativa que la que proponemos, o sea, la cooperación de aquéllas en una entidad reguladora central.

J. THOMPSON.

Londres-Abril.

FERRETERIA VASCO ASTURIANA (S. A.)

San Bernardo, 55-57
Teléfono 1321



Cabrales, 30-32
Apartado 8

GRANDES ALMACENES DE FERRETERÍA-QUINCALLA-LOZA Y CRISTAL
Especialidad en toda clase de herramientas para obras públicas, para mecánica y carpintería : : Batería de cocina :-: Servicios mesa :-: Cuchillería
Contadores para agua marcas "Aster" y "Delaunet" :-: Ladrillos refractarios y Trefilería en general.

Andrés Ruiz de Velasco

Calle del Carmen, 30, 32 y 34 - GIJÓN

CONSIGNACIONES :-: FLETAMENTOS :-: CARBONES :-: SEGUROS

AGENCIA DE ADUANAS

Teléfono 19-05
Apartado N.º 201

Telegramas } "RUIDEVELASCO, GIJÓN"
Telefonemas }

CODES } A. B. C. 5.ª EDICIÓN
SCOTT'S 10.ª EDICIÓN

LA CRISIS DEL CARBÓN ASTURIANO

Por BENITO A BUYLLA (Presidente del Instituto del Carbón)

(Continuación).

Esto es, 435 kilogramos de hulla beneficiada por día.

Una pequeña comparación de los valores correspondientes a otras naciones carboneras europeas nos pondrá bien de relieve el desastre económico (causa eficiente de nuestra ruina hullera) que nos produce esta irrisoria capacidad de trabajo del minero asturiano:

El minero alemán de la Alta Silesia arranca 1.460 kilogramos diarios de la mina. El también alemán, del Ruhr, extrae 1.437. El holandés recoje 1.200. El inglés, 1.100. El francés, 694. Y solamente el obrero belga es inferior al nuestro, pues solo extrae 430 kilogramos al día.

Las consecuencias que pueden deducirse de este desnivel en el rendimiento personal son perfectamente lógicas y pueden venirseles a las mientes a todo el mundo. En efecto:

Colocadas las industrias extractivas de hulla en paridad de producción, triunfará la de más alta capacidad de trabajo. O, en otros términos más fáciles de comprender: a mayor capacidad de labor corresponderá una economía proporcional en la mano de obra, ya que menos hombres que trabajen más harán la misma labor que más hombres que trabajen menos. De aquí se deduce una doble ventaja para patronos y proletarios. Los primeros satisfarán menor número de jornales; los segundos podrían pedir y obtener justamente un aumento de estipendio.

Colocadas ahora las industrias hulleras en régimen de competencia no solo dentro de la nación sino exportando a países distintos, y en paridad de brazos, triunfará la de mayor capacidad de trabajo porque esta daría lugar a

mayor producción y, por lo tanto, a más copiosa venta y más grande desnivel favorable en el balance económico.

Precisamente se queja, en la actualidad, Inglaterra, por este segundo caso, pues Alemania lucha victoriosamente con sus carbones contra los ingleses fuera de sus respectivas fronteras.

No conviene, sin embargo, cargarle exclusivamente con el pesado saco de las culpas al proletariado. En este amplio concepto de la capacidad de trabajo entran, además del factor personal, imputable a la debilidad o a la desgana o a la pereza o hasta la inmoralidad del obrero, otros factores que no le corresponden a él, sino al patrono. Y estos factores se refieren a los medios de trabajo, a la técnica del laboreo de minas y al utillaje que en ella se ha de emplear... Y, en otro orden de ideas, son también factores adscritos a la dirección de las labores, la organización y hasta la higiene del trabajo.

¿Quién duda que estos factores pueden aminorar o aumentar la faena diaria según el grado de su perfección?

Ya vemos, pues, como no deben olvidar ni empresas ni obreros, por espíritu de propia conservación, este interesantísimo capítulo de la historia económica de la crisis hullera.

No obstante, el mayor enemigo del carbón asturiano es el carbón inglés. La exportación inglesa le abruma y no le deja prosperar. Y, aún cuando no seamos nosotros tan *librecambistas* como Bélgica, ponga por ejemplo, parece ser que el temor a la restricción por parte de Inglaterra de nuestras exportaciones, principalmente fruteras, contiene el moderado *proteccionismo* que suplica al Estado español la industria hullera asturiana.

En 1929 —para tomar un año de valor medio— Inglaterra introdujo en España un millón 782.649 tons. de hulla, frente a los 6.442.354 tons. producidas en España. Es decir, que el 29,22 por 100 del carbón consumido en nuestra patria fué inglés.

Pues bien, la industria asturiana no intenta disminuir esa percentual pidiendo al Gobierno medidas prohibitivas, no; lo que aspira es a conservar su propia vida sin poner obstáculos a la vida de los demás.

Nada más lógico y natural que permitir, por parte del Gobierno español, la importación del carbón inglés, pero solo en aquella medida que vaya a colmar la diferencia entre el consumo español y la producción española; porque en la actualidad no bajan de 400.000 las toneladas de menudos de hulla que reposan sin salida en los depósitos de las empresas asturianas. Y no obstante, el carbón inglés continúa entrando sin limitaciones.

Ya es sabido que el Gobierno español tiene el control de cierto número de industrias de carácter nacional, entre las que destacan, para el objeto que nos ocupa, la Marina de Guerra y los ferrocarriles.

Las relaciones entre la Marina de Guerra y el carbón asturiano han sido ya estudiadas, casi definitivamente, de todos los visos por por el ingeniero gijonés D. Luis Adaro y Magro, en su conocido y renombrado libro que lleva por título: «Los carbones nacionales y la Marina de Guerra».

Por otra parte, razones en pro y en contra han salido a la luz en la prensa diaria en estos últimos tiempos. Razones, desde luego, a las que la pasión quita contundencia.

Parece ser que las grandes unidades de nuestra Escuadra no les es posible usar el carbón asturiano por razones técnicas que pueden condensarse vulgarmente en un par de motivos:

1.º Las hullas asturianas no desarrollan bastante calor para hacer hervir el agua de las calderas multitubulares en el mínimo tiempo que exigen las necesidades guerreras.

2.º Las hullas asturianas tienen una can-

tidad de piritita de hierro muy grande y, por lo tanto, perjudicial para los hogares y calderas de los buques, amenazadas entrambos de corrosión.

Fuerte fué la imprevisión técnica que llevó a dotar a nuestros navíos de combate de calderas especiales y de tan delicada contextura que sólo admiten como combustible el mejor de los carbones ingleses de Cardiff. Tal medida supone —como a cualquiera se le alcanza— una dependencia irremediable en tiempos de paz a una gran potencia europea —la primera en poderío naval— y, lo que es peor, un absoluto fracaso cuando nuestra patria, en tiempos de guerra, tenga que valerse de sus propios recursos. Acaso nosotros hemos querido que nuestros acorazados y que nuestros cruceros corran muchos nudos —tantos nudos como las correspondientes unidades de la escuadra inglesa— pero, por desgracia, no les veremos correr cuando sea necesario que lo hagan.

Y lo que es peor, la competencia guerrera europea hace que cuando nosotros aún dependamos de la hulla de Cardiff exclusivamente, los hulleros de Cardiff, por medio de conferencias, de libros, de folletos y de artículos de periódicos, gritan indignados contra su Almirantazgo porque multiplica la tracción por petróleo en la armada británica, prescindiendo de su hulla secular. Y su grito (el grito del sentido común) es el siguiente: «No debemos, no podemos depender de otras naciones para mover nuestra escuadra. Si los buques de guerra ingleses no vuelven a emplear nuestro carbón en sus calderas debe el Gobierno tratar de transformar ese carbón en petróleo».

¡Qué fácil es traducir ese grito al español con respecto a nuestra hulla y a la inglesa!

El hecho fundamental es que nuestros mejores buques de guerra no pueden usar carbón asturiano, según los técnicos de nuestra marina y que la realidad y perentoriedad de nuestra crisis actual no nos permite entrar en largas disquisiciones químicas, polémicas respecto a pasar una revista minuciosa a todas nuestras

clases de carbón, que acaso (y no acaso, sino seguramente) hay alguna que pudiera competir en poder calorífico, parquedad de cenizas y ausencia de pirita de hierro, con el buen carbón de Cardiff.

Demos, por ahora, como incontrovertible la negativa de los marinos de guerra y sigamos buscándole alguna otra salida inmediata a ese gran depósito de carbón menudo que es el negro valladar que impide a las empresas asturianas el respirar puros aires financieros.

El abastecimiento integral de carbones a los ferrocarriles españoles por la industria carbonera española es otro camino amplio y seguro para resolver la crisis de exceso de menudos de hulla.

El menudo de hulla en Asturias constituye cerca de un 50 por 100 del combustible extraído, quizás, como ocurre en Bélgica por la naturaleza especial del yacimiento y no por defectos del laboreo.

Un distinguido ingeniero de minas, el señor García Loygorri ha publicado una interesante memoria, cuyo título es: «Organización del abastecimiento de carbones en la red belga de ferrocarriles y aplicación del sistema a la economía española» y a ella voy a referirme muchas veces mientras me ocupe de este cuestión.

Las cuatro compañías de ferrocarriles españoles, esto es: la del Norte, la de Madrid, Zaragoza y Alicante, la de los Andaluces y la del Oeste, consumen aproximadamente y en números redondos 1.850.000 tons. de carbón al año, de las cuales 200.000 son de cribado extranjero, esto es, inglés, lo que representa un 11 por 100 del consumo total. Este carbón corresponde como se sabe a tres clases determinadas: *en grano*, *menudo* y *briquetado*. Del primero gasta 490.000 tons., o sea, el 26,5 por 100; de los otros dos, del menudo y del aglomerado en forma de briquetas, consume la misma cantidad, 680.000 tons. de cada uno, que viene a ser un 36,75 por 100.

Ahora bien, las exigencias técnicas del carbón para ferrocarriles no son de tanta exqui-

sitez como las que determinaba la Marina de Guerra para sus buques. Por lo tanto, es de creer que con un pequeño estudio se podrían suplir aceptablemente con carbón nacional las 200.000 tons. que se importan de Inglaterra. Con un menudo escogido y briqueteado se llegaría a buscar el mismo efecto térmico que con un regular cribado.

«En todas las naciones —dice muy bien el autor de la memoria citada— procuran las empresas explotadoras de ferrocarriles, al igual que las de otras industrias, atemperarse en cuanto al consumo de combustibles a los tipos ofrecidos en condiciones económicas más ventajosas, procedentes de las minas de la región donde hayan de ser utilizadas o de país extranjero con el cual sean fáciles las comunicaciones, aún cuando no reúnan el conjunto de características teóricamente señaladas a los carbones para su aplicación a las locomotoras. Inspirado en un criterio de solidaridad económica, el poder público ha dictado en España disposiciones para asegurar el desarrollo de la minería de carbón como industria básica, que en tiempos anormales en el comercio internacional ha logrado con su esfuerzo evitar la paralización de la vida económica del país, y con arreglo a ellas acuden a abastecerse de carbón en las explotaciones de la península las aludidas empresas nacionales.»

El único problema consiste pues —según el ingeniero que nos ocupa— en estudiar debidamente, primero por métodos de laboratorio y después por procedimientos semi-industriales la mezcla de carbones en proporciones suficientes para llegar a los tipos requeridos por las dichas empresas.

Se trataría, en suma, de llegar a un modelo de combustible intermedio entre la hulla semigrasa de vapor y la magra también de vapor. Su objeto se reduciría a evaporar, como es natural, rápidamente y con la suficiente economía, el agua contenida en las calderas de las locomotoras. Para ello nos bastaría con un carbón que contuviese entre 12 y 20 % de materias volátiles y una potencia calorífica —medida en la bomba calorimétrica de Bert-

helot-Mahler— que oscilase alrededor de las 7.000 calorías.

Esto, así, a priori, yo creo que podría conseguirse de un modo relativamente fácil aquí en Asturias, pues encierran nuestros yacimientos toda una gama de combustible sólido con características gradualmente crecientes, que va desde las hullas lignitosas y secas de Lieres y Llovera hasta las verdaderas antracitas de los cordales de Pajares y de Murias, con un contenido de productos volátiles ascendentes desde el 45,20 de los primeros hasta el 4,50 de las últimas.

Escogiendo con cuidado los tipos —principalmente en lo atañadero a la pirita de hierro

que deba contener con vistas a la fusibilidad de las cenizas — conseguiríamos no solo la mezcla ideal para la tracción ferroviaria, sino también la que pudiera necesitar especialmente cada una de las industrias españolas.

Y todavía podría hallarse con esto salida al *semicoque*, que en lo futuro pudiera obtenerse y que es, como no se ignora por los entendidos, el problema más arduo que se le presenta a la nueva técnica de destilación de carbones a baja temperatura. Pero ya volveremos dentro de poco sobre esta cuestión.

Con esto y con una briquetación económica, como por ejemplo, la que se está estudiando
(Continuará).



Lubrificantes "Atlantic"

GUMERSINDO JUNQUERA

GIJON - MUSEL

Armador - Consignatario de Buques
Carbones - Fletamentos



V A P O R E S

LUIS ADARO.....	3 400 Tons.
MARIA ADARO....	3.650 »
GUMERSINDO JUNQUERA.	5.800 »
MARUJA Y AURORA	6 850 »

TELÉFONO 17-00

APARTADO 176

TELEGRAMAS:

JUNSECA

GIJON

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

SU SITUACIÓN ACTUAL

Debido a la obra de reorganización y de protección realizada por el Gobierno actual, Italia se ha convertido en una de las mejores potencias, en lo que se refiere a construcciones marítimas y a los servicios de navegación.

Entre todas las flotas mercantes del mundo, es, sin duda, en la marina italiana donde aparece con más claridad la influencia y el dominio del Estado. El servicio de todas las vías de comunicación las garantiza directamente el Gobierno, porque las líneas de navegación subvencionadas corresponden substancialmente a las «vías consulares» que vienen a renovar las grandes tradiciones romanas y que para la antigua Roma el mantenimiento de líneas era un asunto del Estado.

Este estadismo marítimo coincide con un incremento considerable en la flota mercante italiana. En 1914, Italia poseía 1.930.000 toneladas. A consecuencia del conflicto mundial, el tonelaje italiano descendió a 1.238.000, pero después de la guerra, en 1920, éste se remontó a 2.118.000, ascendiendo regularmente hasta 1927 a un máximo de 3.396.000. En estos últimos años el tonelaje italiano ha disminuido ligeramente, siendo en 1931 de 3.274.000 tons. y de 3.331.000 en 1932.

Italia, pues, en lo que se refiere al tonelaje total, sigue a Francia, que posee 3.508.000 tons., en la lista de las grandes potencias marítimas.

La flota comercial italiana se compone de dos partes muy distintas; la una que comprende un gran número de buques viejos adquiridos a buen precio por pequeños armadores y empleados hasta su completo consumo. La otra, en pleno progreso, y debida, en gran parte, a la obra de renovación realizada últimamente.

Gracias a una política enérgica y audaz, Italia ha sido dotada estos últimos años de una

flota de motonaves muy superior a la de Francia (557.000 tons. Italia y 188.000 Francia en 1931).

Italia ha obtenido esta brillante situación después de los tenaces y metódicos esfuerzos adoptados por el Gobierno de Roma, para afirmar el prestigio de la bandera italiana en todos los mares del mundo.

Una de las principales preocupaciones del Gobierno fué la de asegurar a la navegación nacional el máximo de protección, según los métodos más económicos y más racionales. Todos los convenios en vigor fueron denunciados y la reorganización de los servicios tomó el rumbo político y económico que hoy caracteriza a Italia. Pero no se trata de una protección concedida indistintamente a cada clase de nave, sino de un sistema específico de buques que recorren líneas definidas y que realizan una labor muy determinada.

La crisis de 1931 y las dificultades por las cuales se hallaban todas las Compañías impusieron al Gobierno una política radical.

Quince Sociedades armadoras se formaron en cuatro Compañías. La «Italia», con un capital de 800 millones de francos, que comprende la «Navegazione Generale Italiana», la «Cosulich», el «Lloyd Sabaud» y la «Simart». El «Lloyd Triestino» con 180 millones, la «Adriática» con 100 millones y la «Tirrenia» con 80 millones. La más potente de todas, la «Italia», sostenida por el Estado con la participación del 40 por 100 del capital, posee en material 530.000 tons., con 19 grandes trasatlánticos, que representan 450.000 toneladas. La flota «Lloyd Triestino» consta de 320.000 toneladas.

Actualmente Italia controla y dirige un conjunto de 830.000 tons., con un capital de más de mil millones.



Estadística del Puerto de Gijón-Musel

AÑO 1932

Publicamos a continuación dos cuadros comparativos del movimiento habido en el puerto de Gijón-Musel durante el año último. El primero de éstos, como se ve, hace referencia a las mercancías importadas y exportadas, habiéndose mencionado a parte el carbón y la madera para minas, dada la importancia que tienen éstas para nues-

tro puerto, y en el segundo de dichos cuadros, se hace constar el movimiento de buques.

Las dos estadísticas acusan un resultado no poco halagador, ya que a pesar de la aguda crisis en el tráfico marítimo, demuestran alguna mayor actividad en el año pasado, al compararla con la de 1931.

RESUMEN

MOVIMIENTO DE MERCANCIAS

AÑOS	IMPORTACIÓN			EXPORTACIÓN			
	CARGA GENERAL Tons.	MADERA EN PINOS Tons.	TOTALES Tons.	CARGA GENERAL Tons.	CARBÓN		TOTALES Tons.
					MUSEL Tons.	GIJÓN Tons.	
1931...	254.530	157.599	412.129	95.308	1.499,013	225.797	1.820.118
1932...	276.582	159.829	436.411	113.088	1.550,493	193.318	1.856.899
	+ 22.052	+ 2 230	+ 24.283	+ 17.780	+ 51.480	- 32.479	+ 36.781

En estos datos están incluídas las mercancías movidas por los muelles particulares de la Sdad. del Fomento.

NUMERO DE BUQUES CARGADOS POR GIJÓN-MUSEL Y TONELADAS DE MERCANCIA IMPORTADAS Y EXPORTADAS

AÑOS	IMPORTACIÓN			EXPORTACIÓN		
	VAPORES	VELEROS	TONELADAS	VAPORES	VELEROS	TONELADAS
1931.....	1.843	443	401.428	2.546	364	1.832.852
1932.....	2.108	336	421.138	2.852	366	1.845.822
	+ 265	- 17	+ 19.710	+ 306	+ 2	+ 12.970

La indisciplina social perjudica a las minas y a la industria pesquera

El pescador en general necesita saturarse de civismo y cultura social. El que vive — por verdadera desgracia — en un pesquero y tiene nociones de algo más que de la incultura, incivildad, acefalismo e ineducación que se respira a su bordo, padece uno de los mayores suplicios. Nada está bien hecho, todo se murmura, se critica desde el armador al compañero de al lado en la más breve ausencia; todo altruismo es un mito. No hay más que un idolillo al que se teme por todos y ese sujeto hace tan a maravilla su papel de Dios de guardarropía que los comparsas no osan mirarle... En las minas, en los talleres, ocurre lo propio.

La indisciplina en los pesqueros es endémica. Es un reflejo de lo que ocurre en tierra, corregido y muy aumentado. Hay carne ahí para secundar a cualquier agitador habilidoso. Las víctimas son siempre el patrón de costa o cabotaje, el piloto o el capitán. Por más que éstos se agrupen no consiguen nada y los perjudicados son los armadores. Estas indisciplinas perjudican a la industria pesquera y a todos sus derivados, incluso a las minas de carbón. Sin duda. Y esto no se sabe por qué no se publica, y es necesario que se sepa y que se divulgue. Los ídolos y los subalternos hacen más daño a los armadores que cualquier organización. La situación de estos asuntos en España, con ser los mismos, es diferente a la de otros países como la producción carbonífera. Mientras la Gran Bretaña disminuye su producción, nosotros la conservamos a través y con todos los conflictos de la postguerra y el comunismo disfrazado en alza.

No se puede prescindir de estar asociado, de presentar frente al capital aunque en la

conciencia se sienta otra tendencia. Hay que ser borrego que siga el tintineo de la esquila por miedo al insulto, a la amenaza, a la agresión, al asesinato. Cualquiera de los elementos dirigentes contra el capital sería un paria, vestiría un sayal amarillo indio, frecuentaría tabernas, círculos, lupanares, se convertiría en mesnada si en vez de ser un pobre diablo se encontrase repentinamente con la cartera repleta...

Y sin embargo, no se reconoce el altruismo, en cierto modo, de quien, sin necesidad y sólo por instinto de trabajo — como hay miles de individuos — exponen sus pesetas a la voluntad de los que mandan, de los que agitan, de los que perturban, de los del desorden arriba, enmedio y abajo.

Es trabajo de inteligencia, nada de imaginación. Se impone la educación social absoluta. La conservación de la producción del carbón siempre se hizo a costa de aumentar el precio; por ello, si supiéramos cual es el límite que necesita la industria pesquera en concreto, tendríamos conocimiento del germen de la conservación de la producción.

Sea por la blandura del carbón, por estar inclinadas sus capas, por ser poco potentes, por lo que fuere, no son ricas nuestras minas como otras.

Debemos pues, en resumen, amoldar los jornales, los salarios más bien que otros elementos, a la riqueza más o menos de las minas.

Hay que hacerlo, pese a la desorganización a la indisciplina y *abaratar la mano de obra*.

CAPITÁN MORALES ALMIÑANA.

Cádiz, Mayo 1933.





Lubrificantes MARYLAND

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

Maryland, S. L.

Plaza 6 de Agosto
(esquina a Pelayo)

MARCA REGISTRADA Apartado núm. 140 GIJÓN Teléfono núm. 22-20

SOCIEDAD METALÚRGICA DURO-FELGUERA

Compañía Anónima.- Capital social: 78.000.000 de pesetas



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

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

Sulfato amónico con 20 a 21 por 100 de nitrógeno.

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

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

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

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

FLOTA

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

Dirección Postal:

MADRID
Alcalá, 55-Apartado 529.

GIJÓN
Apartado 51.

LA FELGUERA
(Asturias).

Telegramas - Telefonemas:

Duro

Duro

Duro-Sama



SECCIÓN DE PESCA



CAPTURAS IRREGULARES

Y PRECIOS BAJOS :: ::

Las parejas que trabajan en estas playas calaron con suerte irregular durante la quincena pasada, ya que mientras unas tuvieron días de mareas francamente buenas otras trajeron contadísimas cajas. Las clases que más abundaron fueron los «panchos» y salmonetes, habiendo también pareja que pescó alguna cantidad de besugo.

En la Estaca nada provechoso hicieron los barcos que se trasladaron allí.

Asimismo fueron irregulares las mareas que vendieron aquí las parejas que «arrastran» en

las costas de Irlanda. En éstas hubo algunas con buena cantidad de pescado y clase, pues sobresalió la merluza y pescadilla; sin embargo, en otras la escasez en las capturas fué considerable.

Durante toda la quincena rigieron precios sumamente bajos para todas las clases de pescado, siendo preciso traer gran cantidad de cajas para alcanzar algún rendimiento.

Los días 9 y 10, con motivo de la huelga general declarada, no se realizaron ventas en la Rula, pero las parejas calaron dichos días, proveyéndose de hielo para permanecer en la mar durante tres días sin regresar a puerto.

Promedio de precios obtenidos en las ventas de pescado efectuadas en la Rula de Gijón, desde el 26 de Abril al 10 de Mayo de 1933

CLASE DE PESCA	26	27	28	29	1	2	3	4	5	6	8	9	10	
Merluza.....	2,50	2,39	2,30	2,39	2,40	2,49	2,64	2,69	2,24	2,00	1,50	En estos dos días no se verificaron ventas.		
Pescadilla. ...	1,29	1,24	1,47	1,24	1,42	1,34	1,35	1,37	1,17	1,29	1,28			
Besugo.....	1,30	1,11	2,19	1,05	1,04	1,00	1,11	1,09	1,02	0,82	1,00			
Pancho.....	0,60	0,53	0,59	0,53	0,67	0,60	0,83	0,59	0,69	0,71	0,60			
Gallos.....	1,00	0,86	1,00	0,76	0,85	1,00	0,86	1,00	0,81	1,00	1,00			
Congrio.....	1,59	1,18	1,50	1,35	1,88	1,60	1,84	2,00	1,79	2,00	2,00			
Congria.....	0,69	0,47	0,50	0,44	1,00	0,80	1,00	1,00	0,80	0,59	1,00			
Salmonetes...	2,78	1,68	2,39	1,33	1,70	2,00	2,00	2,00	1,49	1,50	1,50			
Rodaballo....	2,16	2,94	2,30	2,32	2,44	2,43	»	2,60	2,38	3,00	2,12			
Abadejo.....	1,30	»	1,34	1,21	1,32	»	1,33	»	1,29	1,20	1,00			
Barbadas....	0,72	0,55	0,77	0,67	0,58	»	0,64	0,80	0,65	0,71	0,79			
Lenguados...	7,16	»	5,50	»	»	»	»	»	»	»	»			
Potas.....	0,50	0,48	0,68	0,36	0,42	0,55	0,53	0,61	0,47	0,70	0,57			
Matute.....	0,33	0,42	0,33	0,37	0,37	0,33	0,39	0,33	0,42	0,33	0,33			
Pelao.....	0,33	0,35	0,33	0,41	0,38	0,33	0,35	0,33	0,41	0,33	0,33			
Chicharros...	0,33	»	0,33	»	0,22	0,33	0,30	0,33	0,30	0,33	0,33			
Calamares....	»	»	3,29	»	»	»	»	»	»	»	»			
Cabras.....	»	»	»	1,46	»	»	»	»	»	»	»			
Reyes.....	»	»	»	»	»	»	0,78	»	»	»	»			
Mero.....	»	»	»	»	»	»	»	»	2,45	2,83	3,00			

Movimiento habido en los turnos par desde el 25 de Abr

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.er TURNO =====				
15 Abril	2 Mayo	Urola	6.200	Barcelona.
26 id.	6 id.	M. R. de García	4.400	Id.
2 Mayo	cargando	Mina Carrio	3.800	Málaga.
===== MUSEL - LANGREO.— 2.º TURNO =====				
19 Abril	29 Abril	Ciaño	4.650	Alicante.
26 id.	5 Mayo	España núm. 3	2.100	Cádiz.
27 id.	11 id.	Genoveva F.	2.400	Motril.
28 id.	cargando	Nuestra Señora del Carmen	2.000	Barcelona.
11 id.	esperando	Sac 6.º	4.100	Id.
===== MUSEL - LANGREO.— 3.er TURNO =====				
13 Abril	29 Abril	V. Figaredo	4.200	Málaga.
26 id.	8 Mayo	Mosquitera	2.250	Cádiz.
2 Mayo	11 id.	José María	500	Pasajes.
3 id.	esperando	Agadir	620	Bilbao.
8 id.	"	Juan Artaza	500	Pasajes.
9 id.	"	Santirso	1.100	Cartagena.
===== MUSEL - LANGREO.— 4.º TURNO =====				
10 Abril	26 Abril	María Santiuste	500	Santander.
15 id.	29 id.	Ruda	480	S. Sebastián.
21 id.	3 Mayo	Alejandro	400	Zumaya.
24 id.	8 id.	María	400	Villagarcía.
27 id.	10 id.	Astillero	470	S. Sebastián.
29 id.	cargando	Everest	780	Cádiz.
5 Mayo	esperando	Ruda	480	S. Sebastián.
11 id.	"	Alejandro	400	Zumaya.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
2 Mayo	3 Mayo	M. de Chavarri	4.600	Tarragona.
6 id.	6 id.	Sama	1.040	Bilbao.
8 id.	8 id.	María Amalia	700	Coruña
8 id.	10 id.	C. de Zubiria	4.600	Tarragona.
10 id.	11 id.	Sama	700	Bilbao.
10 id.	esperando	Gobelas	3.600	Valencia.
===== MUSEL - NORTE.— CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
22 Abril	29 Abril	Mont Seny	840	Pasajes.
24 id.	27 id.	V.º Dos Pérez	84	Vigo.
26 id.	29 id.	Mosquitera	500	Cádiz.
26 id.	2 Mayo	Luis Vives	160	Ferrol.
26 id.	9 id.	España núm. 3	800	Cádiz.
27 id.	27 Abril	Agadir	620	Bilbao.

GIJON

carga de carbón por estos puertos

10 de Mayo de 1933

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
28 Abril	29 Abril	Santirso	1.000	Santander.
28 id.	6 Mayo	Nuestra Señora del Carmen	4.000	Barcelona.
28 id.	28 Abril	Mina Sorriego	160	Santander.
28 id.	28 id.	Sama.	1.040	Bilbao.
29 id.	2 Mayo	Juan Artaza	600	Pasajes.
29 id.	29 Abril	Llodio	900	Bilbao.
2 Mayo	8 Mayo	Sotón	1.900	Mazarrón.
2 id.	5 id.	Cemento Rezola 2.	650	S. Sebastián.
4 id.	4 id.	Mina Sorriego	160	Santander.
6 id.	esperando	Mont Seny	860	Pasajes.
6 id.	9 Mayo	V.º Cillero	84	Vigo.
6 id.	9 id.	Mosquitera	500	Cádiz.
8 id.	cargando	Mieres	4.400	Barcelona.
9 id.	esperando	Juan Artaza	80	Pasajes.
9 id.	,	Villa Selgas	600	Bilbao.
10 id.	10 Mayo	Sama.	340	Id.
10 id.	cargando	I. Figaredo	4.600	Valencia.
10 id.	esperando	Melchuca.	70	Foz.
10 id.	cargando	Llodio	900	Bilbao.
10 id.	esperando	Iturri Ripa	380	Santander.
10 id.	,	José N. Osorio	1.600	Cartagena.
11 id.	11 Mayo	Mina Sorriego	160	Santander.

GIJON - DARSENA. - F. C. DE LANGREO

10 Abril	29 Abril	San Jorge	250	Bilbao.
12 id.	2 Mayo	Zubieta	165	Bermeo.
13 id.	6 id.	Diciembre	150	Ferrol.
13 id.	10 id.	Airoso	125	Bermeo.
13 id.	8 id.	San Eduardo.	300	Santander.
15 id.	8 id.	Recalde	120	Zumaya.
17 id.	cargando	Dionisia	270	Bermeo.
18 id.	4 Mayo	R. Espinosa	135	Ferrol.
19 id.	esperando	Sisarga	155	Zumaya.
22 id.	27 Abril	Amada	130	Bilbao.
26 id.	2 Mayo	Tofin	150	Santander.
28 id.	6 id.	C. Hevia.	220	Zumaya.
28 id.	esperando	Josefa Mari	230	Bilbao.
29 id.	,	Lekeitiarra	220	Zumaya.
29 id.	,	Aller.	210	Id.
2 Mayo	10 Mayo	Belarmina	140	Vigo.
3 id.	10 id.	Lola	240	Bilbao.
4 id.	10 id.	Monte Faro	180	Id.
4 id.	esperando	Magdalena	230	Id.
8 id.	,	Edurne	220	Bermeo.
9 id.	,	Amelia	150	Zumaya.
11 id.	,	Manuel Millán	115	Coruña.
11 id.	,	Mariavi	360	Santander.
11 id.	,	José G. Trevilla	260	Id.
11 id.	,	Ineschu	180	Bilbao.

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 1933

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Abril				
8 Abril	21 Abril	María Adaro	3.630	Alicante -Valencia.
18 id.	21 id.	Cabo Carboeiro	240	Ferrol.
11 id.	22 id.	Guillermo Schulz.	3.669	Tarragona.
20 id.	22 id.	Arnao	7	Bilbao.
22 id.	22 id.	Chacartegui	10	Navia.
				Sevilla, Algeciras, Melilla y Ceuta.
4 id.	24 id.	Luis Caso de los Cobos	3.334	
11 id.	25 id.	Santiago López	3.764	Barcelona.
21 id.	25 id.	Galicia	321	Coruña.
16 id.	26 id.	Marzo	1.892	Almería -Tarragona.
24 id.	26 id.	Lolina	412	Zumaya.
13 id.	27 id.	Arantzazu	3.279	Tarragona Pálamos.
24 id.	27 id.	Margarita	328	Zumaya.
27 id.	28 id.	Bodón	848	Vigo.
12 id.	28 id.	Amelia	150	Coruña.
28 id.	28 id.	Arnao	146	Requejada.
22 id.	27 id.	Astur.	1.180	Mahón.
27 id.	27 id.	Alfonso Fierro	2.187	Alicante.
28 id.	27 id.	Caruso	1.341	Bilbao.
26 id.	27 id.	Hernani	420	S. Sebastián.
27 id.	27 id.	Mariano Benlliure.	150	Coruña.
26 id.	27 id.	Chakartegui	250	Zumaya.
27 id.	27 id.	Lola	42	Puenteceso.
TOTAL...			27.610	
1.^a decena de Mayo.				
25 Abril	2 Mayo	Petra.	120	Dena.
13 id.	2 id.	Antonieta	127	Bilbao.
30 id.	2 id.	Arnao	146	Requejada.
30 id.	2 id.	Cabo Cervera.	225	Ferrol.
30 id.	3 id.	Lolina	416	Pasajes.
30 id.	3 id.	Begoña núm. 1	20	San Sebastián.
16 id.	4 id.	Juan M. de Urquijo	3.014	Valencia.
14 id.	4 id.	Inogedo	421	Requejada.
1 Mayo	5 id.	Margarita	314	Zumaya.
18 Abril	6 id.	José Tartiere.	3.427	Sevilla.
5 Mayo	6 id.	San Ireneo	585	Pasajes.
4 id.	6 id.	Jesús Antonio	1.554	Ceuta.
2 id.	8 id.	Fernando L. de Ibarra	4.570	Valencia.
8 id.	8 id.	Jone Miren	6	Navia.
9 id.	9 id.	Felicidad Dolores.	15	Bilbao.
6 id.	9 id.	Evaristo	9	Id.
8 id.	9 id.	Joven Víctor	1	Navia.
9 id.	10 id.	México	6	Id.
TOTAL...			14.976	

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

Relación del carbón embarcado por este puerto durante la 3.^a decena
de Abril y 1.^a de Mayo de 1933

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
3.^a decena de Abril				
20 Abril.	21 Abril.	Lola	50	San Ciprián.
18 id.	21 id.	Jaime Girona.	3.096	Bilbao.
20 id.	21 id.	C. Hevia	218	Id.
21 id.	22 id.	Aurora	1.033	Id.
20 id.	22 id.	M. de Urquijo.	3.450	Id.
23 id.	24 id.	Ana	321	Pasajes.
21 id.	24 id.	Vito	5	Ribadesella.
17 id.	25 id.	Genoveva Fierro.	194	Avilés.
24 id.	25 id.	Chacartegui	140	Zumaya.
21 id.	25 id.	Pepín.	543	Pasajes.
22 id.	25 id.	Villa Selgas	339	Ferrol.
25 id.	27 id.	Aurora	1.021	Bilbao.
25 id.	27 id.	Jaime Girona.	3.034	Id.
27 id.	28 id.	José María	525	Pasajes.
27 id.	28 id.	El Caudal	1.063	Id.
29 id.	29 id.	Aurora	1.014	Bilbao.
26 id.	29 id.	M. de Urquijo.	3.243	Id.
29 id.	29 id.	Landro	140	Vivero.
27 id.	29 id.	Jone Miren	7	Santofña.
28 id.	30 id.	Pepín	532	Pasajes.
TOTAL..			19 978	
1.^a decena de Mayo.				
3 Mayo	4 Mayo	Begofña n.º 7	190	San Sebastián.
30 Abril	4 id.	Jaime Girona.	2.777	Bilbao.
4 Mayo	6 id.	El Caudal	1.074	Id.
28 Abril	6 id.	Ana	318	Pasajes
4 Mayo	6 id.	M. de Urquijo	3.593	Bilbao.
26 Abril	6 id.	Monchu	2.196	Alicante.
5 Mayo	7 id.	Aurora	1.024	Bilbao.
6 id.	9 id.	Jaime Girona.	3.394	Id.
9 id.	10 id.	Vito	192	Pasajes.
TOTAL...			14 762	

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 1933.

		3. ^a DECENA	1. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.....	Turno 1. ^o	9.253,26	8.409,93
	Id. 2. ^o	7.453,73	3.050,96
	Id. 3. ^o	3.210,00	1.454,27
	Id. 4. ^o	994,94	1.310,38
	Grúas chicas.....	368,84	319,69
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.....	Cargaderos.....	15.011,08	24.307,11
	Grúas chicas.....	1.136,73	2.145,83
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C.	Cargaderos.....	1.631,43	2.254,08
	Muelles.....	418,00	388,00
Totales en las dos decenas.....		39.478,01	43.640,25
AVILÉS.....		27.610,00	14.976,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA.....		19.978,00	14.762,00

S.A. FABRICA DE MIERES

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

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

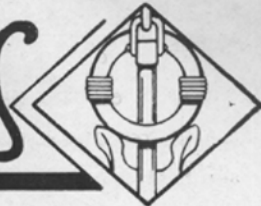
Dirección telegráfica: **FÁBRICA-MIERES**

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

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



INFORMACIONES VARIAS



COMPRA-VENTA DE BUQUES

Vapor «Uribitarte», construído en acero en el año 1922, de 3.456 tons. de registro bruto y 2.138 tons. netas. Vendido por la Compañía Vasco-Cantábrica de Navegación a D. Antonio Menchaca, de Bilbao, en 370.000 pesetas.

Vapor «Durango», construído en acero, en el año 1895; de 3.067 tons. de registro bruto y 1.856 tons. netas. Vendido por la Compañía Naviera Euskera, de Bilbao a compradores españoles para su desguace.

EL «GUMERSINDO JUNQUERA»

El día primero del actual, a la altura del cabo Sines, en la costa de Portugal, sufrió un accidente el vapor de la matrícula de Gijón «Gumersindo Junquera», el cual fué remolcado por el buque inglés «Adjutant» y conducido a Lisboa, puerto al que distaba sesenta millas desde el lugar del accidente.

El «Gumersindo Junquera» sufrió la pérdida de la hélice, hallándose en reparación en Lisboa.

MEMORIA DE LA DURO-FELGUERA

La Sociedad Metalúrgica Duro-Felguera ha publicado la Memoria leída en la junta general del 28 de abril último, expresando que los beneficios líquidos del año 1932 ascendieron a 393.762 pesetas, distribuidas así: impuestos, 300.000; fondo de reserva, 5 por 100, 15.363; reservas de explotación, 15.363, y remanente para 1933, 63.036.

Señala que el mercado de carbones, que ya había acusado algún descenso en el año anterior continuó el descenso en todo el año último, dando un resultado completamente

desfavorable para la acumulación de existencias, que en 1931 fué de 1.225.600 tons. y en 1932 de 1.281.050. Añade que el precio del en boca mina fué llevándose por distintas causas que pesan sobre la producción, sin que ello encuentre compensación en la venta.

También hace referencia a la crisis del mercado de hierros que hizo disminuir el número de jornales semanales, lo que dió lugar a la huelga de sus fábricas que comenzó en 20 de noviembre último y aún dura.

Los buques de vapor ven mermados sus beneficios por la baja de fletes y la disminución de tráfico.

Los saldos del Activo y el Pasivo en 31 de diciembre de 1932 importan 174.625.373 pesetas.

LAS IMPORTACIONES DE CARBÓN INGLÉS A ALEMANIA :: ::

La Asociación de Navieros del Norte de Inglaterra, se ha dirigido al Gobierno de dicho país para que consiga asegurar la «cuota» de importación de carbón a Alemania en no menos de 420.000 tons. mensuales, que es el promedio obtenido antes de septiembre de 1931. Si esta concesión llegara a alcanzarse —dicen los referidos navieros— se daría empleo anualmente a unos 30 buques, permitiendo esto tener en dicho tráfico a barcos que se construyeron especialmente para el mismo y que hoy día se encuentran amarrados ante la paralización que existe en aquel sector.

PERITOS INSPECTORES DE BUQUES

La «Gaceta» del día 3 del actual publica una orden del Ministerio de Marina convo-

cando a oposiciones para cubrir veintiún plazas de Peritos Inspectores de Buques en las siguientes zonas:

Vizcaya, tres; Barcelona, tres; Pontevedra, dos; Cádiz, dos; Asturias, dos; Valencia, dos; Guipúzcoa, uno; Santander, uno; La Coruña, uno; Huelva, uno; Málaga, uno; Alicante, uno, y Canarias, uno.

De estas plazas, dos serán de Jefes de Ad-

ministración de segunda con 11.000 pesetas de sueldo; tres de Jefe de Administración de tercera con 10.000 pesetas; seis de Jefes de Negociado de primera con 8.000 pesetas, y diez de Jefes de Negociado de tercera con 7.000 pesetas.

A Asturias corresponde una plaza de Jefe de Negociado de primera y otra de Jefe de Negociado de segunda.

MUTUA DE SEGUROS DE LA FEDERACION ESPAÑOLA DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA

Calle del Marqués de Cubas, núm. 25.-MADRID * Aprobada por Real Orden de 18 de Noviembre de 1932

SEGURO DE BUQUES

La Mutua asume los riesgos de pérdida total, abandono, gastos de salvamento y 3/4 recursos de tercero.

Capitales asegurados: 33.322.120 PESETAS.
Sinistros pagados hasta el 31 Diciembre 1932: 1.046.997,32 PESETAS.

SEGURO DE ACCIDENTES DE MAR Y TIERRA

La Mutua asegura los riesgos de incapacidad permanente y muerte del personal de mar y tierra.

Capitales asegurados: 8.270.904,75 PESETAS.

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 MARITIMA, MADRID - Alcalá, 16

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



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



DISPONIENDO EL PAGO A LA COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA DE LA SUBVENCIÓN POR SERVICIOS DE COMUNICACIONES MARÍTIMAS DEL MES ACTUAL

Visto el expediente instruido con motivo de instancia elevada por la Compañía Trasatlántica por conducto del Delegado del Estado en la misma, en solicitud de abono de 1.024.862,92 pesetas, como sexta parte de la subvención semestral por los servicios de que es concesionaria, correspondiente al mes de la fecha:

Visto el Decreto de 5 de Enero último, autorizando a este Ministerio para asegurar la continuación de los servicios de comunicaciones marítimas trasoceánicas hasta la vigencia de la nueva ley de Comunicaciones marítimas:

Vista la Orden de este Ministerio fecha 14 del mismo mes de Enero, fijando las normas a que ha de ajustarse la prestación de los servicios de la Compañía Trasatlántica durante el primer semestre de 1933:

Visto el informe de la Sección Económico-administrativa de esta

Subsecretaría, en el que se hace constar que en la Subsección II, capítulo 2.º, artículo 2.º, «Subvención a los servicios de comunicaciones marítimas», existe crédito expreso para el pago de esta atención:

Considerando que con arreglo a la norma primera de la citada Orden de 14 de Enero último, la Compañía Trasatlántica percibirá durante el primer semestre del presente año la subvención de 6.149.177,52 pesetas, cuya sexta parte es, en efecto, la que ahora se solicita:

Considerando que con arreglo al informe de la Delegación del Estado en la Compañía Trasatlántica fecha 24 de Abril último, la demanda de la Compañía se halla conforme con las normas contenidas en la citada Orden ministerial de 14 de Enero:

Considerando que con arreglo a la norma tercera de la misma disposición ministerial, para percibir la subvención establecida en la norma primera, por mensualidades anticipadas, estará obligada la Compañía a justificar los servicios prestados en el plazo máximo de tres meses, y con fechas 4 y 5 del corriente se

MUÑUZURI S.A.
 APARTADO 49
BILBAO

PINTURAS
 SUBMARINAS,
 INDUSTRIALES y
 DECORATIVAS

PARA
ASTILLEROS
 BUQUES MERCANTES
 Y DE LA ARMADA
 YATES Y BOTES

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




aprobó la justificación de los servicios realizados respectivamente en los meses de Febrero y Enero.

Este Ministerio ha resuelto, de conformidad con lo propuesto por la Subsecretaría de la Marina civil, que se proceda al pago a la Compañía Trasatlántica, de la cantidad de pesetas 1.024.862,92, como subvención co-

rrespondiente a los servicios de comunicaciones marítimas trasoceánicas del mes de Mayo actual, deduciendo 13.325,22 pesetas como impuesto de 1,30 por 100 por pagos del Estado, o sea un líquido de un millón once mil quinientas treinta y nueve pesetas con setenta céntimos 1.011.539,70).

Madrid, 6 de Mayo de 1932.

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

SENABRE

CORDELERÍA Y REDES
VAPORES PESQUEROS

VILLAJOSYOSA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

CADIZ: Plocía, 13.

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

VILLAJOSYOSA (Casa Central).

TELÉFONOS:

N.º 2734

N.º 2724

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

LA MARINA FERNANDEZ Y PELAEZ

— NAVIA —

Fábrica de harinas sistema Davorio = Fábrica de Pan

Armadores de los vapores

México, de 90 toneladas - Recalde, de 125 toneladas
Consignatarios de buques - Agentes de Vapores
Costeros S. A., de Santander y de las Compañías
Ibarra, Sota y Aznar y Trasmediterránea - Fábricas
de conservas en Ortiguera y Ribadeo.

Telegramas: MOLINOS NAVIA

Teléfonos: Oficinas Navia, núm. 4 - Almacenes Muelle, núm. 7 - Fábrica Ortiguera, núm. 8 - Fábrica Ribadeo, núm. 64

Manuel G. Morán

EFFECTOS NAVALES EN GRAN ESCALA

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

Aceites para la Marina MOBILOLS

Empaquetaduras y juntas BELDAM

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

San Juan de Nieva (Avilés)

Telegramas
Telefonemas

MORÁN-AVILÉS



CASA DEL RIO

MUEBLES

INSTALACIONES DE OFICINAS

La mejor orientada en toda clase de instalaciones de negocios en todos estilos y clases

PIDAN PROYECTOS

OVIEDO

Uría, 28

Joaquín Velasco

Langreo, 2

GIJON

Minas de Coto del
Musel
Carbones para Gas

VAPORES:

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

ASTILLEROS PIÑEIRO

FERROL (La Graña)

Reparación de buques, máquinas y calderas. Fundición de toda clase de metales. Soldadura eléctrica y autógena.

Gran Carro Varadero montado sobre rodillos de acero, con calado máximo de 5,50 m. para buques hasta 1.000 tons. situado al lado de los Talleres con servicios de Grúa, agua, aire y energía eléctrica.

Para buques hasta 150 tons. ptas 200 por varada y estancia en seco seis días. En mayor tonelaje precios convenidos, pero reducidos.

Teléfonos { Astillero N.º 2
Domicilio N.º 8

LUBRIFICANTES OLGOMTRA

ESPECIAGES PARA AUTOMÓVILES, MÁQUINAS MARINAS Y MAQUINARIA EN GENERAL

Oficinas: Marqués de Santa Cruz, número. 6 - Teléfono 3257

Almacenes: P. Progreso, núm. 3 - Teléfono 4088

OVIEDO

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

CONSTANTINO GARCIA Y GARCIA

COMPRA Y VENTA DE HIERROS
Y METALES VIEJOS

CALDERAS DE VAPOR, marítimas y terrestres
Anclas patentes y antiguas
Cadenas, Grilletes, Tensores, Guardacabos,
Pastecas, Faroles, Muelles de Guardines, & &
CADENAS PARA PAREJAS DE PESCA

BALAGÓN, 13 y 24 (Natahoyo) - TELÉFONO 31-27

—♦—♦—♦— G I J O N —♦—♦—♦—

JOSÉ SÁNCHEZ DEL BUSTO

EXPORTACION DE CARBONES

Dirección Telegráfica: }
» Telefónica: } JOSANBUS

TELEFONO 20-91

Pi y Margall, 35 -1.º

GIJON

REEM suministrará a Vd. el tipo apropiado de aceite o grasa que precise para sus máquinas, motores, etcétera.

Unicos importadores y distribuidores en España de tan acreditados lubricantes

S. A. REEM

Apartado 111

OVIEDO

Teléfono 4038

LA PRESERVATRICE PARIS : 1864 :

SEGUROS DE TRIPULACIONES

Responsabilidad Civil de Farmacéuticos, Combinado de Automóviles, Complementario del de la Vida, Equipajes, Individual de viajes, Transportes, Robo, & . & .

REPRESENTANTE GENERAL:

D. Eusebio Alvarez Cañedo

San Bernardo, 107, bajo

GIJÓN

HIJO DE RAMON A. RAMOS

ARMADOR Y CONSIGNATARIO

Vapor «Ramón Alonso R.»	Tons. 6.200 d. w.
» «María Dalmé de R.»	» 4.200 »
» «Nuria R.»	» 3.800 »
» «Manelina R.»	» 3.450 »
» «Ricardo R.»	» 2.200 »
» «María R.»	» 2.200 »
» «Roberto R.»	» 1.900 »
» «Manuela C. de R.»	» 650 »

Servicio semanal entre Barcelona y Cartagena.—Servicio semanal entre Barcelona, Aguilas, Almería, Motril, Algeciras y Málaga, admitiendo carga y pasajeros.—Servicio eventual Barcelona-Gijón.

Paseo de Colón, 18 - Telegramas y telefonemas: RAMOS

BARCELONA

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

NICANOR NOVAL HEVIA

GIJÓN

MADERAS PARA MINAS
SIERRAS MECÁNICAS
Y CARBONES

Armador del vapor C. HEVIA
220 tons.

SANZ CRESPO, 25 Y 27

Teléfono 11-37

ALMACÉN DE EFECTOS NAVALES

DE

VIUDA MAÑUECO (SUCESOR)

Méndez Núñez, 8 - Teléfono 2256

SANTANDER

Pinturas, Cordelería y Cables. - Lubrificantes.
Cotones, Correas, Amiantos. - Empaquetaduras
Poleas de hierro y madera. - Faroles para buques

SUCURSAL EN PUERTO CHICO

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

Minas de Respinedo

JESUS FERNANDEZ

OFICINAS:

Marqués de San Esteban, número 2

GIJÓN

VAPORES DE GUMERSINDO RIESGO VALLINA

GIJÓN

Telegramas }
Telefonemas } **RUDESCO**

Teléfono 30-23

Apartado 142

ÁNGEL 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 }
Telefonemas } **ANGELVAREZ** **APARTADO NÚM. 31**

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

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

Cía. T. V. LITORAL ASTURIANO (S. A.)

FUNDICION DE HIERRO Y BRONCE

LA MARUCA - TELÉFONO 191

Director: ALADINO MENÉNDEZ

Ingeniero Industrial

REPARACIÓN DE BUQUES
Construcción y reparación de máquinas y calderas. Soldadura eléctrica y autógena

SAN JUAN DE NIEVA AVILÉS Teléfono 10

S. A. ESPAÑOLA DE LUBRICANTES

ACEITES, GRASAS Y EFECTOS NAVALES IMPORTACIÓN DIRECTA

DEPOSITO PARA ASTURIAS:

Vda. de DIEGO MURILLO

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

AGENCIA MARÍTIMA GONZALEZ-ALEGRE HERMANOS

VIGO
&
VILLAGARCIA

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

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

TELEG. }
TELEF. } **ALEGRE**
CABLE. }

A. B. C. code 6.ª Edic.

TALLERES DE G. RIERA

GIJÓN
(Próximos al puerto del Musel)
Teléfono 34-44

Reparación de buques. — Construcción de maquinaria y calderas para los mismos. — Reparaciones en general. — Talleres mecánicos. — Calderería. — Forja y Fundición.

**PLANOS INGLESES
(FISHING'S CHARTS) ACOTADOS
ESPECIALES PARA PATRONES
DE PESCA**

PLANO DE PESCA A.—Desde Silleiro a Santa María con los pesqueros de Foudorces de Mira, Ericeira, Faraloes, Seno de Abraham, Risca, Alda, Balatina, Pombal, Mar de laxa, Mar Novo, Sines Vilanova Arrifana, Sardo, San Vicente, Cama da Vaca, Carvoeiro, Lagos, Borda dos Picos, Santa María, etc.—PLANO DE PESCA B.—Desde Espartel a Mazagán con los pesqueros de Arcila, Torres, Tres Santos, Larache, Cabeza de Vaca, Marmorah, Kinitra, Salé, Rabat, Casablanca. Arancor, Mazagán, etc.—PLANO DE PESCA C.—Desde Mazagán a Sim con los pesqueros de Kantin, Mogador Sim a Porras, etc.—PLANO DE PESCA F.—Desde Mogador a Ghir con los pesqueros de Sim, Sin Tierra, Mar de N. W. Tetelnech, Oficina, Cabezas, Leonor, Viñeta. Cabeza del Cabo, etc.—PLANO DE PESCA G.—Desde Ghir a Juby (28 o N.) con los pesqueros de los 60 brazos. Ghir, Cabeza del Cobo, Mar de los Calanes, los 100 brazos. Carretera, Santa Cruz, las 30 Millas, Río Mesa, Agula, Fogo, Hill, Nun, La Curva, Juby y Banco la Concepción.—PLANO DE PESCA Ha.—Contiene las Islas Terceras y la situación de un Banco de pesca abundantísima.—PLANO DE PESCA I.—De Juby a Cabo Blanco del Sur con los pesqueros de los Matillos, Sakiet, Bojabor. Barreras, Franceses, Peña Grande, Barbas, Río de Oro. Agüera, etc.

Para pedidos dirigirse al

Capitán, MIGUEL MORALES ALMIÑANA

ISAAC PERAL, 32 - 2.º - CADIZ

Enviándole 100 pesetas por giro postal, importe de cada plano

**BANCO MINERO INDUSTRIAL DE ASTURIAS
GIJON**

CAPITAL: 10.000.000 DE PESETAS

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

Compra-venta de monedas y billetes extranjeros

CAJA DE AHORROS

Intereses que abona: 3 por 100 anual

Dirección Telegráfica: BANMINAS

FERNANDO GARCIA CASTILLO

CONSIGNATARIO DE BUQUES

FLETAMENTOS

Agente de VAPORES COSTEROS S. A., Bilbao

Dirección telegráfica y telefónica: TREVIGAR

Teléfono 1.862 - Oficinas: Calderón, 15, 1.º

SANTANDER

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-
nario de buques



Fletamentos



Agente de la Compañía
Naviera

SOTA y AZNAR

Telegráficas: JESUSGARCIA

Teléfono 2484

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

HIJOS DE ANGEL OJEDA

ARMADORES DE BUQUES PESQUEROS

FABRICA DE CONSERVAS

Talleres mecánicos especializados en reparaciones para buques pesqueros.
Construcción de máquinas marinas, máquinas para dinamos, centrifugas, etc., etc.

Telegramas: OJEDA

TELÉFONO N.º 19-37

ARTILLERIA N.º 46

GIJÓN

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 Cº de New-Orleans, LA.

(Servicio regular entre los puertos del Golfo y España)

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

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

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

GIJÓN

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-1.º

Apartado 71 - Teléfono 18-00

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

Fábrica en

LUCHANA - ERANDIO

(Bilbao)

MARCA REGISTRADA



HOLZAPFEL

Unicos agentes y fabricantes

en España de las afamadas

Pinturas "HOLZAPFEL"

LAS MEJORES DEL MUNDO Y LAS DE MAYOR CONSUMO MUNDIAL

Patente «INTERNATIONAL». — Para fondos de buques de hierro y acero. — Cerca del 100 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». «LAFOLINE». 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: G. de Zabala — Id. en Oviedo: Paulino G. González