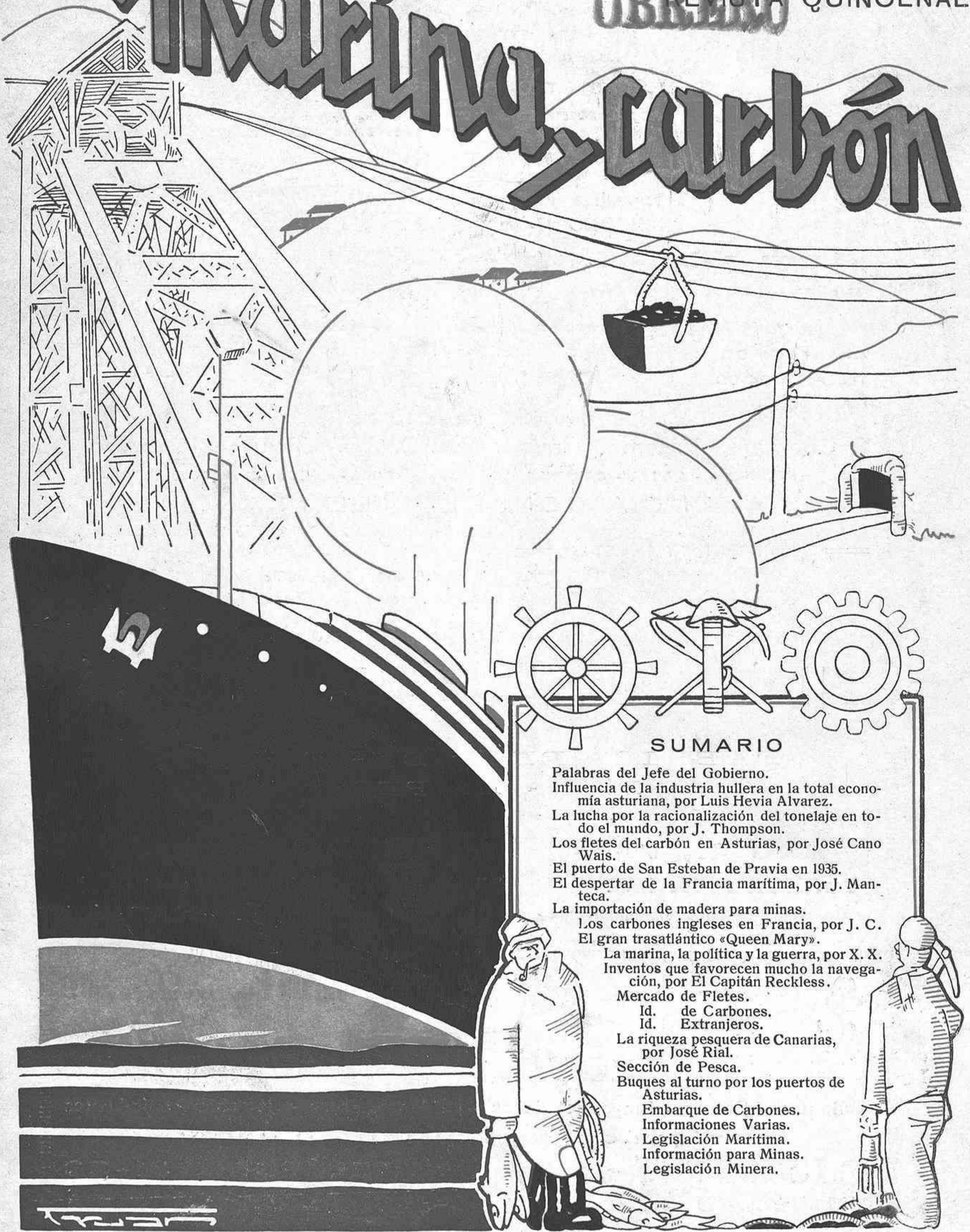


Mina y Carbón



SUMARIO

- Palabras del Jefe del Gobierno.
- Influencia de la industria hullera en la total economía asturiana, por Luis Hevia Alvarez.
- La lucha por la racionalización del tonelaje en todo el mundo, por J. Thompson.
- Los fletes del carbón en Asturias, por José Cano Wais.
- El puerto de San Esteban de Pravia en 1935.
- El despertar de la Francia marítima, por J. Manteca.
- La importación de madera para minas.
- Los carbones ingleses en Francia, por J. C.
- El gran trasatlántico «Queen Mary».
- La marina, la política y la guerra, por X. X.
- Inventos que favorecen mucho la navegación, por El Capitán Reckless.
- Mercado de Fletes.
- Id. de Carbones.
- Id. Extranjeros.
- La riqueza pesquera de Canarias, por José Rial.
- Sección de Pesca.
- Buques al turno por los puertos de Asturias.
- Embarque de Carbones.
- Informaciones Varias.
- Legislación Marítima.
- Información para Minas.
- Legislación Minera.

EFFECTOS 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 teigráfica: “JULIAREDES”



“EL ÁNCORA”

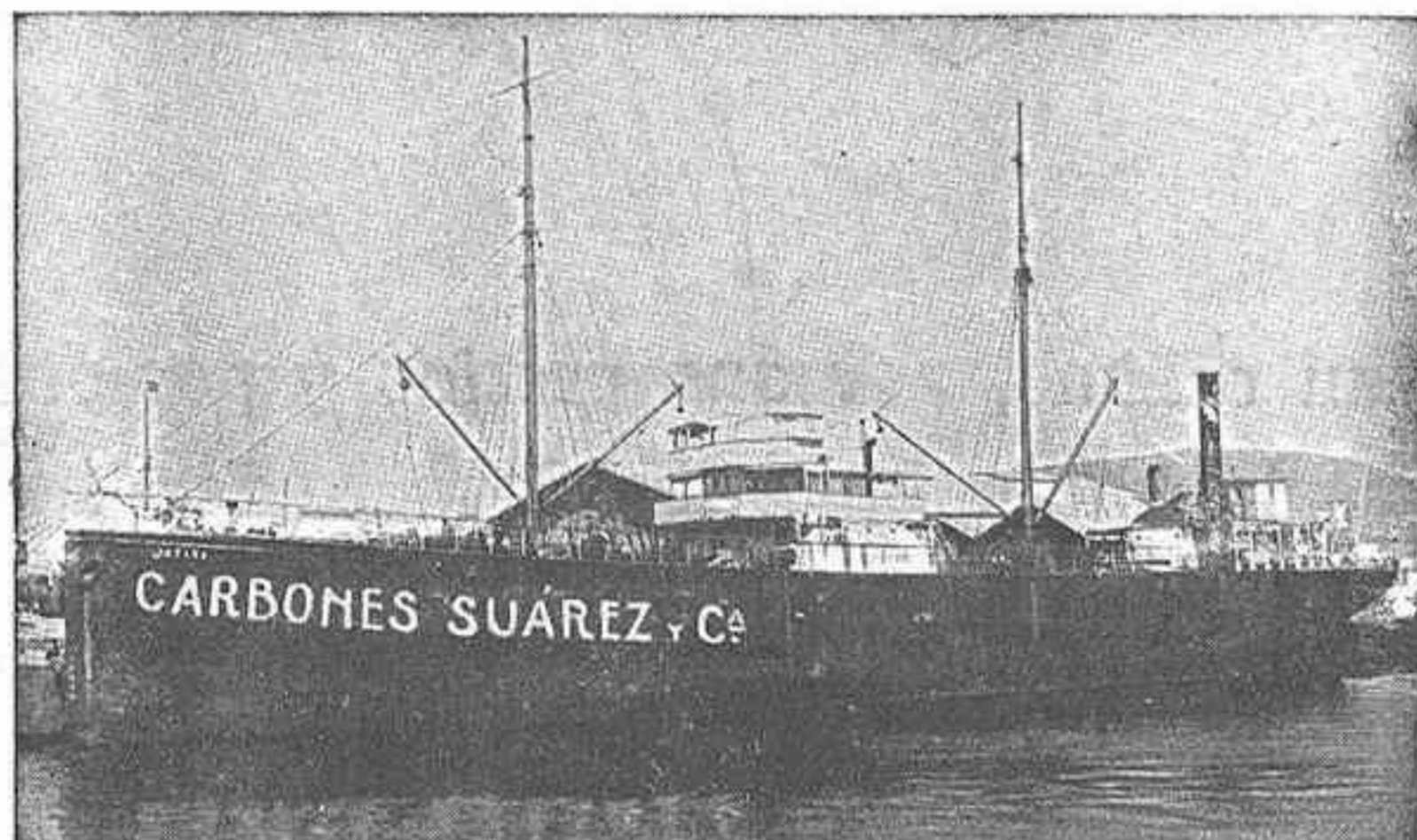
EFFECTOS NAVALES

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

ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

GIJÓN
MUELLE, 30

TELÉFONO 31-38
Direc. Telg.: ÁNCORA



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

Depósitos flotantes y terrestre de Carbón y Gas-Oil

Importación y venta de Sal

CASA CENTRAL: VIGO - Teléfono 1466

SUCURSALES en MARIN, VILLAGARCIA y SANTIAGO

Tele ^{gramas}fonemas } SUARECES

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 } RUIZVELASCO { OVIEDO } APARTADOS { OVIEDO 123 } CODES { A. B. C. 5.^a EDICIÓN
 { GIJÓN 1905 TELEFONEMAS } { GIJÓN } { GIJÓN 201 } { SCOTT'S 10.^a EDICIÓN

CORDELERIAS REUNIDAS, S.A.

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

MADRID

Dirección telegráfica:

CORESA

Nuestras especialidades para la pesca:

MALLETAS ABACA :-: MALLETAS ALAMBRADAS
 RETENIDAS :-: ARRIZANES :-: CORDELERIA DE TODAS CLASES
 HILOS PARA REDES :-: HILOS PARA FLOTADORES



Fabricación mecánica con el más moderno utillaje. — Selección de las fibras apropiadas a cada manufactura para su mayor perfección y rendimiento. El consumo nacional aprecia desde muchos años la calidad de nuestros productos como garantía de su resultado.



FABRICAS:

Andrés Garriga, Barcelona.

Jaime Ribó, Badalona.

Cordelería Domenech Hermanos, S. A., Badalona.

Cordelería Mecánica Pardo Baras, S. A., Barcelona.

Hiladora Illicitana, S. A., Elche.

Hijos de Arrarte, S. L., Santander.

Leche en polvo

“ S A M ”

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

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

HIJOS DE CASIMIRO VELASCO

Telegramas y Telefonemas: CASIMIRO

Apartado núm. 67

GIJÓN

Teléfono 24-18

AGENTES DE LAS LÍNEAS DE NAVEGACION:

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 puertos de Europa y América con conocimiento directo.

CASA EN BILBAO: Barroeta Aldamar, 2, 1.º

Teléfono 18315 :-: Telegramas: "CASMIR"

Lubrificantes

OLGOMTRA

ALMACENES: Plaza Progreso, 2

Teléfono 40-88

◆ OVIEDO

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

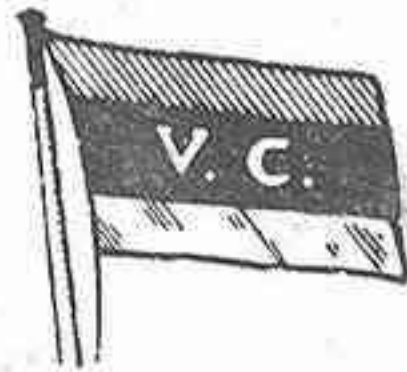
DELEGACIONES EN TODOS LOS PUERTOS

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 —

GABINO FELGUEROSO

CARBONES

DELEGACIONES Y DEPOSITOS:

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

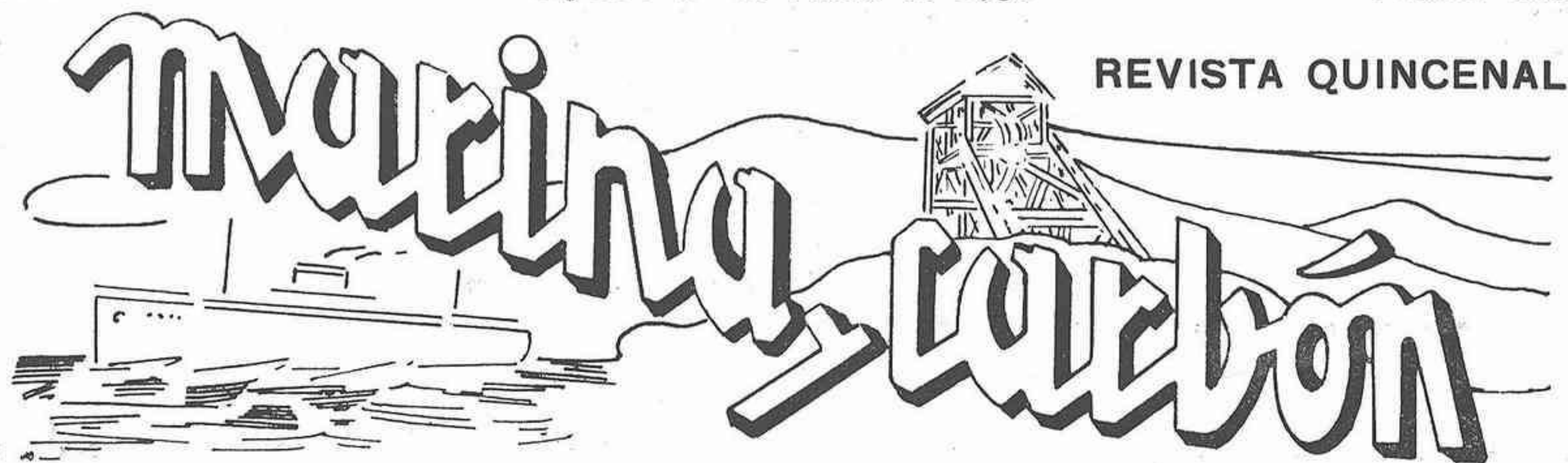
Telegramas y Telefonemas **GABIROSO**

◆ Teléfono 31-23 ◆

◆ Apartado 79

Calle 27 de Diciembre, 2, 2.º

GIJÓN



REVISTA QUINCENAL

MINERIA - NAVEGACION - PESCA - INDUSTRIA - COMERCIO

PATROCINADA POR LA CÁMARA OFICIAL MINERA Y LA ASOCIACIÓN DE NAVIEROS, DE ASTURIAS

PAZ Y CONCORDIA

PALABRAS DEL JEFE DEL GOBIERNO

El claro pronunciamiento electoral del domingo 16 de febrero ha dado origen a un Gobierno absolutamente legítimo, contra el que nadie debe abrigar la menor duda que realizará siempre una política dentro del campo neutral de la ley y del orden. Para ello bastará recordar las palabras del señor Azaña dirigidas al país momentos después de hacerse cargo del Poder, palabras que han sido de paz y concordia para todos los españoles, a fin de que contribuyan a la prosperidad nacional. He aquí dos de los párrafos más interesantes de su alocución:

«El Gobierno de la República tiene el convencimiento de que todos los españoles, sin distinción de ideas políticas, y depuesto ya el ardimiento de la contienda electoral, cooperarán a la obra que el Gobierno trata de emprender bajo su responsabilidad exclusiva. Por tanto, esperamos que aquellos que nos han ayudado a reinstalar la política republicana sean los primeros colaboradores, manteniéndose dentro de la ley, no perturbando la paz pública y no malogrando la victoria por motivos de impaciencia o de generosa prestancia a la consecución de los fines que a todos nos mueven.

»El Gobierno no está movido de ningún propósito de persecución ni de saña. Todos los rencores desaparecen ante la responsabilidad del Poder; ninguna persecución se ha de tomar por parte del Gobierno, siempre que todo el mundo se mantenga dentro de la ley; sólo el que se coloque fuera de ésta puede temer a la autoridad, que en ningún caso se apartará tampoco de lo que le mandan e imponen sus ideales».

Por ello es de esperar que la clase patronal española sepa sobreponerse a todo género de preocupaciones y temores, infundados los más de ellos, sosiegue su espíritu y procure recobrar el ánimo de iniciativa y trabajo que no debe faltar nunca a los que consagran su vida a las actividades mercantiles e industriales.

Además, figuran en el actual Gobierno valores indiscutibles y dos de ellos ilustres asturianos, que no cabe dudar sabrán llevar a buen término esa obra que se proponen, a la cual debemos contribuir todos por el bien de España, uniéndonos bajo su bandera para hacer de nuestra patria una nación próspera.

INFLUENCIA DE LA INDUSTRIA HULLERA EN LA TOTAL ECONOMÍA ASTURIANA

LEMA: «*Industria hullera — termómetro de la economía de Asturias.*»

Trabajo que obtuvo el premio de la Cámara de Comercio de Oviedo y Diploma del Centro de Hijos de Oviedo, en los Juegos Florales por éste organizados en octubre último.

De la influencia que la industria hullera ejerce en el total desenvolvimiento económico de la provincia da cabal idea, en términos generales, el hecho de constituir, sin ningún género de duda, la fuente de riqueza—vida—más importante de la región, manteniendo el saldo favorable de lo que pudiéramos llamar balanza comercial interregional, con lo que dicho está que a nuestra provincia afluye constantemente una corriente de moneda que hace aumentar en la proporción del saldo el capital provincial.

Pero nada como las cifras para concretar en lo posible cual sea esa influencia.

La industria hullera, en su aspecto primordial de extractiva, emplea 29.500 obreros, que se agrupan en 21.000 familias aproximadamente. No menos de un promedio de cinco personas por familia arrojan las estadísticas de las empresas mineras que tienen organizados en una u otra forma servicios de beneficencia o médico-farmacéuticos, por lo que el trabajo de los 29.500 obreros supone el medio principal de subsistencia, casi siempre único, de 105.000 personas.

A la industria hullera rinden también su esfuerzo entre técnicos y empleados administrativos otras 2.300 personas, agrupadas en 1.700 hogares, constituidos por 8.500 individuos.

En situación de jubilados, ya acogidos al Régimen provisional establecido en Marzo de 1933, ya a expensas de las Compañías pro-

ductoras—tan comprensivas por lo general en este respecto—se hallan entre obreros y empleados unos 3.000 hombres, sirviendo sus pensiones para la subsistencia—como medio exclusivo casi siempre—de 5.000 personas. A esta cifra hay que añadir la de viudas y huérfanos de mineros que disfrutaban una pensión temporal o vitalicia por muerte a consecuencia de accidente de trabajo o por liberalidad del patrono o por organizaciones mutualistas.

Tenemos, pues, que la industria hullera asturiana, desde las labores de arranque a las de cargue en ferrocarril general, pasando por las de lavado y clasificación e incluyendo la gestión administrativa dentro de la provincia, contribuye de modo directo y exclusivo al sostenimiento de unas 120.000 personas.

Pero desde que el mineral es cargado en uno de los ferrocarriles hasta que sale por vía terrestre de nuestra provincia o el barco leva anclas, va derramando a su paso el bien del jornal que es pan en los hogares. Sin la industria carbonera, dos de los ferrocarriles—acaso los de desenvolvimiento menos difícil hoy y más florecientes años atrás—que cruzan nuestro suelo probablemente no habrían sido nunca proyectados. Los demás carecerían de la importancia que hoy tienen y dos o tres millares de individuos—en gran parte inmigrantes—no ganarían un salario que necesitan para sostener a las diez o doce mil personas que constituyen sus familias.

Una vez en puerto el carbón, vaya directamente al barco vaya a depósito—en cuyo caso el nuevo cargue es trabajo y salario—necesita otra multitud de trabajadores que, ante la carencia de datos concretos, ciframos en millar y medio en los tres puertos carboneros de

Asturias. Son otras 7.500 personas que *directamente* viven de la industria hullera.

Llegamos, pues, a la cifra de 140.000 individuos—el 20 por ciento aproximadamente de los habitantes de Asturias y precisamente aquellos que gozan de un nivel de vida y consumo más elevado—cuya subsistencia está supe-
ditada a la industria del carbón de una manera directa y exclusiva.

Esto sería ya suficiente para acreditar la extraordinaria influencia de esta industria en la vida económica de una región que entre actividades tantas y tan variadas como la Naturaleza quiso que en ella fueran posibles, tiene una sola que absorbe por sí misma el 20 por ciento de la atención constante y del abnegado e inteligente esfuerzo de sus hijos.

* * *

Pero esta influencia es aún mucho mayor de la que queda cifrada, porque, de un modo indirecto, la industria hullera acrecienta y vivifica otras múltiples actividades que sin ella nunca se habrían hecho realidad en nuestra provincia o tendrían un desenvolvimiento menos floreciente.

Entre las primeras se halla en lugar destacado por su importancia y por constituir un ejemplo claro de nuestra anterior afirmación, la industria siderúrgica y metalúrgica, la cual se ha establecido en Asturias en la gran escala—La Felguera, Mieres, Gijón, etc.—en que lo está no solo porque esta provincia constituye para ella un excelente mercado, a causa de la industria hullera precisamente, sino también porque de este modo, al plantar sus instalaciones en las mismas zonas mineras o en lugares cercanos, el transporte de la gran cantidad de carbones que consumen sus hornos no supone gasto alguno o es más pequeño que en otro sitio cualquiera de la Península, sin que represente desventaja alguna con relación a otras regiones litorales cualesquiera en lo que se refiere a la salida del hierro o del acero no colocados en el mercado provincial. Trabajan en estas industrias y similares unos

8.000 obreros, cuyos jornales sirven al sostenimiento de 25.000 personas.

Sin la industria hullera asturiana no tendría razón de ser la flota carbonera de España, que realiza un importante tráfico de cabotaje en el que interviene mucho personal con residencia en las poblaciones marítimas de esta región, por lo que los devengos que percibe en Asturias se consumen casi totalmente.

Sin la industria hullera, no se habrían hecho las obras que se llevaron a cabo en los tres puertos carboneros ni se realizarían las que hay proyectadas. En el volumen de la economía asturiana no jugarían los millones que por este motivo vinieron a incrementarla.

Sin la industria hullera, no sería Asturias una de las primeras provincias productoras y consumidoras de energía eléctrica, ni las industrias de la construcción, transportes por carretera, etc. habrían alcanzado el desarrollo que hoy tienen.

La madera de los muchos bosques que en Asturias había y hay, cobró con la industria hullera—que tan grandes cantidades consume—un valor que sin ella nunca habría adquirido, ni las serrerías e instalaciones para su manipulación serían tan numerosas e importantes.

Sin la industria hullera, los productos del mar y del campo, la ganadería de Asturias, las industrias de unos y otra derivados, no habrían conocido su mejor mercado actual, que es el formado por las cuencas hulleras del Caudal y del Nalón junto con Gijón y Oviedo, que a aquéllas deben el desarrollo que rápidamente adquirieron y su importancia en el concierto nacional.

La Banca asturiana, tan fuerte, el Comercio—ese pequeño y numeroso comercio de las cuencas mineras, esos grandes almacenes de Oviedo y Gijón—serían, sin la industria carbonera, muy ligero atisbo de la realidad, una mínima expresión de lo que han llegado a ser.

Todas las operaciones comerciales nacidas de la venta del carbón tienen su reflejo en la Banca. Considérese que la producción hullera anual, que calculamos por término medio en 4.250.000 toneladas—cifra ya superada en

mucho en los años 1929, 1930, 1931 y 1932, y que podría excederse en cualquier momento si cesara la actual contracción del mercado y la absurda política comercial que sigue España obedeciera a más racionales orientaciones— vale aproximadamente sobre vagón mina 180 millones de pesetas y que gran parte de esta cantidad sufre nueva negociación bancaria al realizar las empresas el pago de materiales, transportes, cargas, etc. y se tendrá idea de lo que este movimiento de numerario supone para la vida de los Bancos en Asturias establecidos.

Y por lo que se refiere al Comercio, baste decir que a él van a parar los salarios de cuantos en la industria hullera trabajan, los cuales representan alrededor de 110.000.000 de pesetas.

Añádase a esto, en el aspecto bancario y comercial, el movimiento de moneda inherente a los mismos hechos producidos en las actividades que tienen su vida sometida a la hullera y a que se hizo somera referencia, y puede el lector deducir cuál sería la situación de Banca y Comercio y cuál su grado de desarrollo en *toda* Asturias si en su subsuelo no existiera y se explotara el precioso mineral.

El movimiento causado por la industria hullera repercute de manera ostensible en las haciendas locales y provincial. La prosperidad de éstas se traduce en sueldos, obras públicas, riqueza, en una palabra. Basta considerar que hay Ayuntamientos hulleros cuyo presupuesto se ha elevado en pocos años en más del mil por ciento, mientras que en otras zonas de la provincia permanecen casi invariables.

Otro tanto puede decirse de servicios públicos del Estado, dependencias oficiales, teléfonos, etc.

Finalmente, en la industria hullera y en las a ella ligadas u ocasionales, tiene invertidos el ahorro asturiano muchos cientos de millones de pesetas, por ella misma producidos en gran parte. De la situación por que atraviese depende no solo la del trabajador—y damos a esta palabra amplia significación extendiéndola a todo el que rinde el noble esfuerzo de sus

brazos o de su inteligencia—de las minas, fábricas, puertos, ferrocarriles, etc., sino la de muchos hogares «burgueses» que o bien cuentan con esta renta como único ingreso o bien sirve para que vivan con mayor desahogo económico, engendrando en uno y otro caso trabajo, que es riqueza, la primera y la mejor que un individuo o un pueblo tiene derecho a apetecer.

Podemos decir, resumiendo, que si Asturias ha alcanzado y mantiene rango de provincia de primerísimo orden y España puede enorgullecerse de contarla entre las que más brillo y prestigio le dan, a las minas de carbón lo deben.

Creemos haber justificado cumplidamente el lema de este trabajo. La industria hullera es el termómetro que marca en cada momento el grado de prosperidad o depresión de nuestra economía. Gracias a ella se ha operado la gran transformación y se ofrece una fisonomía, una tónica eminentemente industrial frente a la puramente agrícola, ganadera y marítima que antes tenía Asturias, resultando ésta incrementada.

* * *

Asturias, los hombres te han dado, al robar tus escondidos tesoros, un cúmulo de problemas—signo de los nuevos siglos, que los han despertado—, problemas que forman en su conjunto el progreso. Tienes un progreso que es tuyo y que has de defender sobre todas las cosas. No consientas que te lo arranquen. Piensa hondo, que en este pensar va tu vida. Defiéndela contra todo. Haz valer el elevado tanto por ciento que representas en el total de hechos y relaciones que constituyen la Patria y sacrificate—si es preciso hasta la abnegación—solo por ésta, pero por toda ella y no en provecho de alguna de tus hermanas, Madre has sido de todas. Tienes derecho, por lo menos, a su respeto. Exígelo y si te ves obligada a imponerlo no vaciles un instante. Se trata de tu vida.

LUIS HEVIA ALVAREZ.

La lucha por la racionalización del tonelaje en todo el mundo

Dificultades prácticas de estos proyectos para los armadores británicos.

El tonelaje anticuado en Grecia, Italia, Japón y Estados Unidos.

En Japón no existe tonelaje amarrado.

El interés del mercado de ventas de buques está concentrado desde primeros de año en las adquisiciones que están haciendo los armadores para colocarse dentro del programa de «desguaces y construcciones navales» y su consiguiente traspaso a los desguazadores.

El tonelaje se está adquiriendo a unos 40/ por tonelada y se está revendiendo a menos de 30/, con una diferencia de más de 10/ por tonelada. Esto quiere decir que si un armador pretende acogerse a las ventajas de aquel proyecto para construir un buque de 9.000 toneladas peso muerto, que es una característica muy corriente hoy, debe hallar las cinco mil libras esterlinas que le facultan para recibir la asistencia oficial.

Es cierto que cuando se anunció el establecimiento y estudio de aquel programa, no se anticipó que sus términos iban a ser tan onerosos como luego resultaron ser. Eso obedece a dos factores: uno ha sido la reanimación del tráfico y del comercio que ha tenido por efecto aumentar el valor del tonelaje, lo mismo del que se destina al tráfico que del que se condenaba al desguace: el otro factor fué la creciente escasez de tonelaje para desguazar.

Actualmente las doce principales potencias del comercio marítimo poseen unos tres millones de tonelaje «ocean-going» —es decir, de más de 3.000 tons.— que exceden de veinte años de edad. Esto hubiera sido más que suficiente para cubrir los requerimientos de tonelaje de esta índole, para destinarlo al desguace.

Realmente, lo que ocurre se explica al colocarse en el punto de vista del armador. Pongamos el caso de Inglaterra; este país po-

see una sexta parte —es decir, medio millón de tons.— del tonelaje de carga construido antes de 1916; pero si se revisan las estadísticas de buques amarrados se verá que sólo seis buques de este tipo y de esa edad, están actualmente amarrados. Los demás están navegando y sus armadores, naturalmente, esperan obtener por ellos un precio superior al que se hubieran resignado a aceptar hace ahora poco más de un año.

EL TONELAJE ANTICUADO

FUERA DE INGLATERRA —

De los tres millones de toneladas a que nos hemos referido en líneas anteriores, Grecia, Italia, Japón y Estados Unidos, poseen en total 1.750.000 tons. Los Estados Unidos pueden ser descartados; sabido es que la mayor parte del tonelaje que este país posee en esas condiciones, no es propio para vender en el extranjero ni para navegar ni para ser desguazado.

Italia y Japón deben considerarse juntamente, porque se dan en ellos factores comunes. Entre los dos poseen una cuarta parte del total del tonelaje, calculando la misma cifra aproximada para cada uno. Esos dos países, en años muy recientes, han sido destacados compradores de tonelaje de segunda mano, para desguazarlo y, ambos, de igual manera, necesitan todo el tonelaje de que pueden disponer para sus propios objetivos. Ninguno de los dos, por lo tanto, va a ser comprador de tonelaje anticuado; Japón, pongamos por caso, está a punto de entregarse a su tercer «proyecto de desguaces y construcciones navales» también.

Queda Grecia; posee este país alrededor de las 750.000 tons. de buques de carga, con más de veinte años de edad, lo que representa un cuarto del total tonelaje existente. Buen número de buques griegos anticuados han sido vendidos recientemente a compradores ingleses, que estaban dentro del proyecto de «desguaces y construcciones», e incidentalmente a unos precios que están en agudo contraste con lo que los compradores griegos pagaron a los armadores ingleses, hace sólo dos o tres años.

¿Pero va a continuar Grecia enajenando este tonelaje viejo? Si el total de ello fuese vendido a los actuales precios de desguace, la suma que en definitiva iban a recibir los griegos sólo les permitiría reemplazar poco más o menos una séptima parte con nuevo tonelaje.

Esto significaría que toda su flota mercante quedaría, no tardando, reducida a la mitad de su cifra de tonelaje actual. La conclusión lógica es que Grecia no puede continuar vendiendo su tonelaje anticuado a los actuales precios de desguace, a menos que éstos se eleven; pero en ese caso el proyecto inglés de «desguaces y construcciones navales» dejará de interesar a los armadores británicos y no tendrá en rigor ninguna ventaja para ellos.

EL PROYECTO DE DESGUACES DEL JAPÓN

Los armadores de este país aguardan el tercero de estos proyectos bajo el patrocinio de su gobierno. Cincuenta mil tons. serán desguazadas, si hemos de atenernos a las noticias que ya se adelantan acerca de las características de aquél, en los próximos dos años, una cifra semejante ha de ser construída y el subsidio consistirá en 35/ por tonelada.

Los anteriores proyectos han sido de indu-

dables frutos. Japón se ha colocado, por virtud de los dos aciertos que ellos representan en la historia de su desenvolvimiento mercante, en posesión de una espléndida flota de «liners» rápidos de carga. Poderoso instrumento de penetración por todos los mares, pero sobre todo por el Océano Pacífico.

El tonelaje anticuado era de viejas unidades costeras y de tráfico de poco alcance. La flota «ocean-going» fué poco afectada por la realización de aquellos programas. El tonelaje construído desde 1920 apenas señala una disminución de menos de 150.000 tons. de lo que era hace 18 meses.

A diferencia de lo que ocurre en Inglaterra con estos proyectos, en los japoneses no se insiste en que los buques construídos hayan de ser de iguales características y para servir al mismo tráfico que los desguazados. Cualquier tonelaje y cualquier tráfico tenían derecho a los beneficios de la ley.

Un punto interesante es que, aunque una parte del tonelaje desguazado era pequeño tamaño y fué reemplazado con tonelaje de alto bordo y rápido, los datos de construcción de los últimos dos años revelan que han sido construídos un gran número de pequeños motores costeros—más de 100 fueron botados sólo en 1935—; como se trata de embarcaciones de mucho precio, es presumible que el Gobierno japonés haya financiado su construcción, aparte del subsidio que les correspondiera dentro de los proyectos de construcción y desguaces navales.

Lo evidente, es que Japón es la única potencia marítima de importancia donde no existe en absoluto el tonelaje amarrado.

J. THOMPSON

Londres-febrero.

COMPRESORES DE AIRE
MATERIAL NEUMÁTICO

Atlas Diesel
S. A. E.

MOTORES DIESEL
MARINOS Y FIJOS

Delegación para Asturias: RAMÓN ALVAREZ FERNANDEZ M. de San Esteban, 13-GIJÓN

LOS FLETES DEL CARBÓN EN ASTURIAS

¡Pobres armadores de buques «tramps» españoles, que sin protección alguna del Estado, mandábais vuestros buques al mercado asturiano! Condenados estábais, y ahora moriréis. ¡Ah! Pero no moriréis solos; morirán con vosotros, condenados también por lo inaudito e inesperado, los cientos de tripulantes de esos «tramps», lo mismo que sus familias. Y todos formareis un conglomerado triste, sin que, de seguir las cosas como ahora, nadie haga caso de vuestros lamentos, ya que careceis del apoyo que otros tienen.

—¿Qué pasa —direis los que me leáis— para tan tristes presagios?

Lo inconcebible, lo que no debiera ocurrir, lo que lógicamente no debiera tolerarse, si la Marina mercante española estuviese dirigida por personas que asidua, inteligente y celosamente se ocupasen de ella y no consintiesen lo que ha empezado a ocurrir.

—¿Qué pasa?— volveréis a preguntar.

Que ese mercado de fletes de Asturias, que ya llevaba una vida lánguida, con los fletes bajos y la gran escasez de órdenes, ahora, por obra y gracia de las compañías poderosas, de las privilegiadas, de las que viven al calor del proteccionismo oficial, con tarifas de fletes elevadas, que constituyen la llamada Mancomunidad del Cabotaje, acordó declarar la guerra a muerte a los «tramps», y se metieron en el mercado de fletes asturianos. Comenzaron a invadir aquellos puertos, rebajando los fletes en forma tal, que muy pronto veremos los auténticos «tramps», cuna y biberón de nuestros sufridos marinos, amarrados y a estos otros buques de compañías poderosas, llevando «todo el carbón, especialmente el destinado a puertos del Mediterráneo».

Eso es lo que pasa: a fletes ruinosos están aceptando viajes, buscando hacerse con un nuevo monopolio a costa de la ruina de los armadores sueltos; y dentro de poco no

veremos un buque «tramp», salvo los de ínfimo tonelaje, ya que todos tendrán que amarrar o ir al desguace.

Es el flete regulador de carbón desde Asturias a Barcelona, en buques de tonelaje medio, el de quince pesetas la tonelada, con el que sólo se cambia el dinero, cuando más, si tienen la suerte de hacer al año un mínimo de nueve viajes, cosa difícil. Su única salvación es conseguir en el año un viaje más, para sacarles a los buques un reducido interés; pero, para impedirlo, ahí están desde hace unos días los otros barcos, rebajando ese citado tipo regulador a 12,50 ptas. con segurísima pérdida inicial. Y aún anuncian bajar más, a fin de hundir para siempre al «tramp» y con él al sinnúmero de intereses creados a su alrededor.

Todo, ¿por qué? He ahí lo inaudito. Pues porque esos buques «tramps», como una ayuda, como un lastre necesario para sus retornos, traen unas pocas tons. de carga general, al año, desde los puertos del Mediterráneo a los asturianos, lo que el conglomerado absorbente de la Mancomunidad no quiere tolerar.

La represalia es dura, es fuerte, y los altos poderes debieran de salir al paso. Ya que esta Mancomunidad goza de un favor especial en el cabotaje, que lo siga teniendo en buenhora, pero prohibíbasele dominar también el tráfico del carbón, dejando éste para quien no es tan poderoso, ya que los modestos armadores y tripulaciones tienen derecho a vivir. Para ello, hoy en día, no tienen más que un medio, que es ese: el transporte del carbón, que ahora, por manos vengativas, se les quiere arrebatar.

Los elementos que actúan en los buques «tramps» son tan dignos como los de líneas regulares, ya que contribuyen al estado como los otros y llevan a su bordo tripulaciones tan españolas como la que más.

La Coruña.

JOSÉ CANO WAIS.
CAPITAN DE LA MARINA CIVIL.

NOTAS ESTADÍSTICAS

El Puerto de San Esteban de Pravia en 1935

Poco favorables tienen que ser las estadísticas del tráfico habido en los puertos carboneros de Asturias durante el pasado año, puesto que en su transcurso ningún alivio sintió la industria hullera en la aguda crisis que padece. Sin embargo, todos ellos lograron mejorar las cifras de embarques del año 1934, mejoría que bien es cierto no fué debida a que en los últimos doce meses tuvieran los carbones más fácil colocación, sino a que en el 34, las minas sufrieran una paralización de más de sesenta días, en cuyo tiempo los embarques descendieron considerablemente, o mejor dicho fueron casi nulos.

El puerto de San Esteban de Pravia durante el pasado ejercicio, obtuvo un aumento de 134.905,34 tons. en los cargues de carbón sobre el año 1934, y de 22.551,45 toneladas más con referencia a 1933, lo cual quiere decir que a pesar de la crisis hullera mejoraron las exportaciones de esta mercancía.

Los embarques de dicho mineral efectuados por este puerto en los cuatro últimos años fueron los siguientes:

CARBONES

AÑOS	EXPORTACION Kilogramos
1932	742.531.850
1933	664.827.640
1934	552.473.750
1935	687.379.090

En las importaciones y exportaciones de mercancías en general hay que consignar un

importante descenso que alcanza a 15.575.035 y 417.266 kilogramos, respectivamente, sobre lo que éstas fueron en el año 1934. El movimiento de las mismas fué el siguiente en los cuatro últimos ejercicios:

MERCANCIA EN GENERAL

AÑOS	IMPORTACION Kilogramos	EXPORTACION Kilogramos
1932 . .	41.177.573	1.268.831
1933 . .	35.655.039	1.066.080
1934 . .	32.492.732	1.096.031
1935 . .	16.917.697	678.765

El balance de 1935 en el puerto de San Esteban de Pravia es, dentro de la aguda crisis del tráfico marítimo, bastante favorable, puesto que su base principal son los carbones y en ellos consiguió no sólo sostener las cifras de los dos últimos años, sino que las mejoró.

* *
* *

Por los puertos de Luarca y Puerto de Vega, afectos a la jurisdicción de la Junta de Obras de San Esteban de Pravia, las importaciones y exportaciones durante 1935 fueron las siguientes:

MERCANCIA EN GENERAL

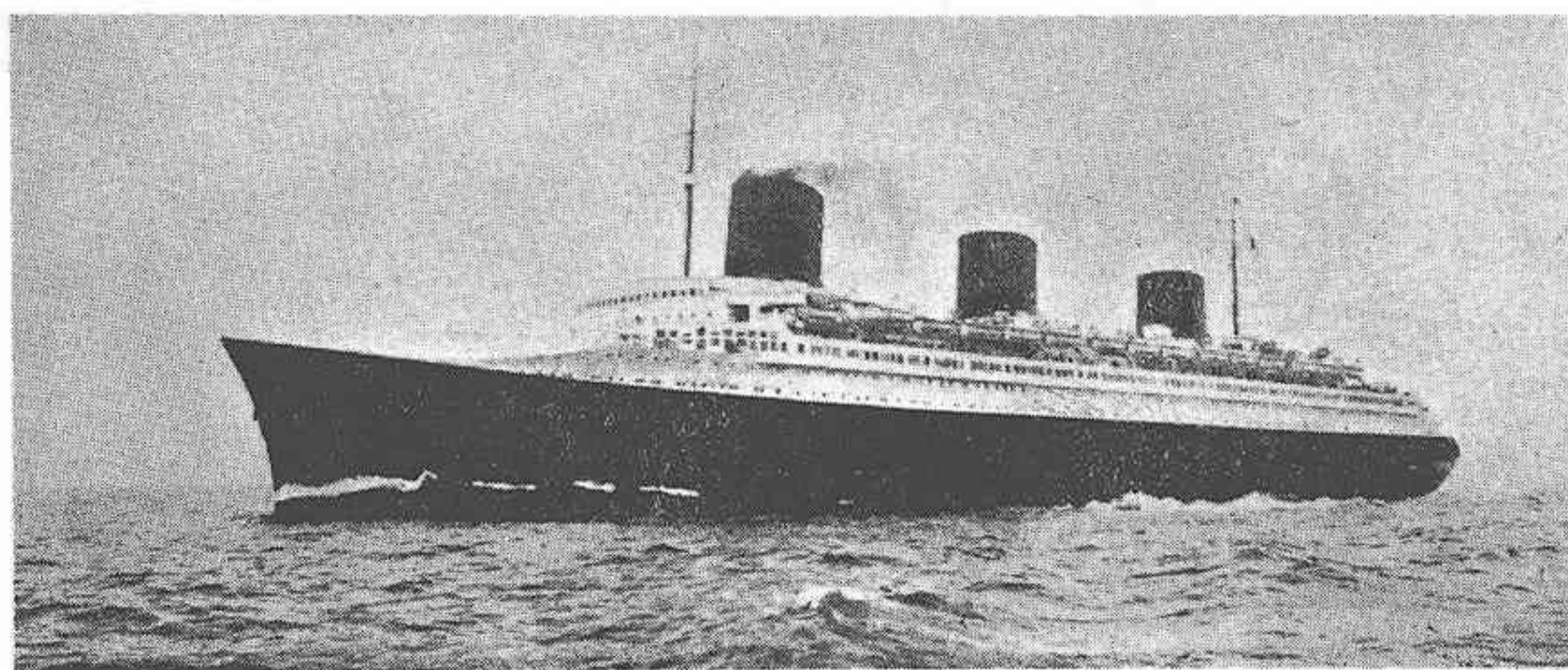
PUERTOS	IMPORTACION Kilogramos	EXPORTACION Kilogramos
Luarca	11.034.288	5.163.860
P. de Vega.	931.590	410.210

El despertar de la Francia marítima

Parece que estos nuestros vecinos, hartos de soportar desde la terminación de la Gran Guerra una inferioridad deprimente en las comunicaciones transoceánicas del Atlántico Sur, se deciden a luchar con italianos, ingleses y alemanes, beneficiarios actualmente del 80 por 100 del tráfico. Hasta hace poco dá-

su material flotante no les permitía entablar competencia con las compañías alemanas, italianas e inglesas porque ni el «Masilia» ni el «Lutecia» con 16.000 tons. y 18 nudos de andar cada uno están en condiciones de competir con las soberbias unidades de los países rivales, ni ninguna compañía francesa dispone de

El supertrasatlántico «Normandie», que actualmente ostenta la cinta azul del Atlántico.



banse por satisfechos, tomando una buena parte del pasaje en la línea Havre-Nueva-York gracias a sus espléndidos «Ile de France», «París», «Rochambeau» y últimamente el «Normandie» que en menos de cinco días trasladaban los mortales ricos de las orillas del Sena a las del Hudson, como diría cualquier repórter, pero al sobrevenir la baja del dólar disminuyó el pasaje de cubierta y hoy, van y vienen, esos gálgos «traça-millas» casi en lastre. A tiempo se han dado cuenta, los gerentes de la economía francesa, que en Argentina, Brasil y demás repúblicas del Pacífico Americano podían hallar compensación a las pérdidas de la línea Havre-Nueva-York. Pero

barcos tales como el «Alcántara» y «Asturias», de la Royal Mail Line, de 23.000 tons. y 23 nudos, como el alemán «Cap. Arcona» de 27.000 tons. y 20 nudos y hasta 21, como lo probó en su célebre match con el italiano «Neptunia», empleando menos de quince días desde Southampton a Buenos Aires, o como «Monte Pascual» botado al agua, si mal no recuerdo, en 1931 por Blohm und Voss, acondicionado para 2.400 pasajeros, con un radio de acción de 20.000 millas, sostenido por las 16,000 tons. de Mazout que puede llevar a bordo, características que permite transformarlo en crucero auxiliar. Y nada digamos de los italianos «Conte Verde».

«Duilio», «Roma» y «Augustus» estos dos últimos de 32.000 tons. y 18 nudos. Ante tal avalancha de trasatlánticos modernísimos sirviendo la línea del Plata, si Francia quiere rivalizar no tiene más remedio que proveerse de medios eficaces y al efecto como cuenta con una opinión marítima y con un parlamento donde todo no es verborrea, y ahora se dispone a poner la quilla en los astilleros Penhoel-Saint Nazaire al «Atlantique n.º 2» en conmemoración del primer «Atlantique», de 39.000 tons. con 57.000 caballos y 23 nudos, perdido en un incendio cuyas causas no se han determinado. El nuevo barco desplazará 30.000 tons. desarrollando una velocidad media de 25 nudos para que pueda efectuar el viaje Burdeos-Buenos Aires en 12 o 13 días. Naturalmente que el milagro de vencer a los demás pabellones no se hace de valde: nada menos

que está presupuestado el «Atlantique n.º 2» en doscientos millones de francos.

Después de todo esto, si en nuestra tierra hay alguien que de buena fe crea que podemos participar en estimable proporción del tráfico hispano-americano con los barcos de la extinta Trasatlántica y las motonaves de Ibarra, habrá que declararlo tonto de remate. Nuestras comunicaciones marítimas transoceánicas no tienen otro objeto que cobrar primas roñosas, porque el contribuyente está agotado, sin beneficio aún para los contratistas, porque ni nuestras colonias de allá ni el volumen de nuestro comercio exterior permiten la esperanza de sobornos remuneradores. Hay que empezar la casa por los cimientos y en el entretanto, que continúe el despilfarro.

J. MANTECA.

París-febrero.

ASTILLEROS DEL ANTABRICO S.L.

— **GIJÓN** —

ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE CONSTRUCCIONES NAVALES

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

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

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

Soldadura Autógena y Eléctrica

Calle de las Artes Gráficas

Teléfono 23-42

La importación de madera para minas

De la Asociación Patronal de Mineros Asturianos hemos recabado los datos correspondientes a la importación de madera para minas durante el pasado año, los cuales vamos a exponer y estudiar ligeramente, para dar al lector una idea del importante consumo que de estas maderas hacen las minas de nuestra región.

Los datos estadísticos que a continuación se insertan corresponden al 80 por 100 de las importaciones de esta mercancía, que es el porcentaje de suministros que efectúa la Asociación Patronal de minas asturianas, siendo el resto abastecido por varios particulares de quienes no nos ha sido posible completar todos los datos necesarios para esta información, por lo cual tenemos que limitarnos a hacer nuestra referencia sólo con las estadísticas facilitadas por la Patronal.

Los buques fletados para el transporte de pinos y las toneladas descargadas en Asturias fueron así en los dos últimos años:

AÑOS	BUQUES	TONELADAS
1934	436	64.600,99
1935	556	80.494,78
Diferencia en + .	120	15.893,79

Esta mercancía se recibió durante el año por los dos principales puertos de Asturias y por vía terrestre, en la siguiente proporción:

Gijón-Musel.....	80.330,18 toneladas
S. Esteban de Pravia.	164,60 »
Vía terrestre.....	5.037,93 »
TOTAL TONS....	85.532,71 »

La madera fué distribuída entre siete empresas hulleras asturianas, constituyendo 2.073.977 el número de piezas recibidas.

Para transportar estos pinos desde el puerto de descarga hasta las minas a que fueron destinadas, se empleó el número siguiente de vagones:

De la Compañía de Langreo	11.287
» » » del Norte.....	2.939
» » » del Vasco.....	256
TOTAL EN 1935.....	14.482
TOTAL EN 1934.....	11.977
Más en 1935.....	2.505

Como se observará, las importaciones de madera para minas han sido más activas que en el año 1934; pero si tenemos en cuenta que en aquél concurrieron circunstancias especiales que motivaron un importante descenso, y hacemos una comparación entre el año último y el de 1933, veremos que en el ejercicio pasado se importaron unas 25 mil tons. menos que en el año de referencia, debido esto a la restricción de los trabajos en las minas por el descenso experimentado en el consumo de carbones.

Como final haremos constar que las importaciones de madera para minas procedentes de Vizcaya, fueron de 196.321 piezas, es decir, 54.979 menos que en el año anterior.

Los carbones ingleses en Francia

DISGUSTO DE LOS EXPORTADORES INGLESES

POLÍTICA DE CONTINGENTES

La política de contingentes la descubrió Francia como un supuesto remedio a las perturbaciones que las otras medidas de proteccionismo aduanero infligían a su comercio y a la vez como una racionalización de esas medidas, a las que iba a imprimir aquel expediente una mayor eficacia. Proteccionismo racionalizado se llamó al contingente. Van unos años, y a la vista están sus consecuencias. Ni ha evitado nada ni ha hecho otra cosa que convertir en insolubles las dificultades que anquilosaban el comercio internacional.

Inglaterra se lamenta de ello en cuanto esas trabas dificultan la expansión de su comercio en Francia; a esas dificultades ordinarias, se suman las medidas de protección del gobierno francés y su política económica para el desarrollo de las exportaciones carboneras nacionales. Francia no produce el carbón necesario para su consumo y se ve en el caso de importar para cubrir parte de sus necesidades. Para ella ha establecido un contingente que distribuye según criterios variables. De ello se siguen quejas y fricciones con la industria inglesa de carbones.

QUEJAS DE TRATO DESIGUAL

En 1930 las exportaciones inglesas a Francia llegaron a los 12,9 millones de tons.; desde entonces fueron reduciéndose hasta la cifra actual de 7,3 millones. Las restricciones que los contingentes significan, dicen los exportadores ingleses, no se han repartido con equidad. Y esto, añaden, es lo que no puede hacer Francia. Una cosa es la protección al desarrollo de su industria hullera, política interior en la que los ingleses no pueden mediar, y otra muy distinta la preferencia relativa a

otros países competidores de Inglaterra, como claramente aparece en el análisis de cifras de comercio exterior.

Los ingleses demandan que el control de la cifra de contingente lo tenga un comité mixto integrado por los intereses importadores y exportadores, con un presidente ajeno a las dos partes y que los carbones ingleses queden sujetos a un régimen de certificados de origen y no de licencias.

LOS CARBONES INGLESES EN FRANCIA

En el acuerdo comercial anglo-francés de 1924 se establece una cláusula favorable a Inglaterra; por ella se prevé para el caso de «la administración de contingentes, que el Reino Unido estará garantizado, si fuera necesario, contra cualquier eventualidad, de tal forma que habrá de dispensársele el trato más favorecido con respecto a cualesquiera productos y naciones».

Cuando se resucitó el sistema de licencias de importación en Francia, en junio de 1931, no se estableció un procedimiento uniforme para la administración de las cuotas individuales señaladas, sobre la base de las importaciones correspondientes a los tres años 1928-1930, a las principales potencias exportadoras a aquel país. Alemania, Bélgica y Polonia, obtuvieron desde el principio un control efectivo de sus respectivas aportaciones al consumo francés. Se establecieron organizaciones autorizadas en estos tres países, cuyo objeto era la distribución y consignación de las exportaciones a Francia; aquéllas debían ser vistas por dichos organismos y controladas en las cifras de los acuerdos de su país con Francia. Con respecto al carbón holandés, las licencias son libradas por las autoridades francesas a los representantes de las compañías mi-

neras holandesas, en Francia; pero las licencias para la importación de carbones ingleses, se conceden en cambio, a los importadores individuales en Francia sobre la base de sus cifras de intercambio en el período señalado como básico.

El objeto inmediato, el fin que con esto se persigue, está claro que es colocar en paridad de condiciones con el sistema que regula las relaciones con Bélgica, Alemania y Polonia, las exportaciones de carbones ingleses.

DIFICULTADES QUE LLEVAN AL ABUSO

Cuando se instituyó el régimen de licencias, hace cuatro años y medio, se le ofreció a Inglaterra las mismas condiciones que a otros países y por entonces las empresas mineras de dicho país, disfrutaban del control en Londres del libramiento de los certificados de origen. Pero esto suscitó una vigorosa oposición de parte de los exportadores ingleses; y eventualmente se convino dejar la administración del contingente inglés en manos del gobierno de Francia y de sus importadores. El propósito era evitar trastornos y se creía que de esta forma se llegaría al mínimo de perturbaciones en los cauces de tráfico existente.

Desde entonces la impresión de los ingleses acerca de estos puntos, es que la administración del sistema de licencias, se ha regulado de forma que la Gran Bretaña resulta menos favorecida que otros países.

Algunos hechos se han producido que son el origen del descontento que entre los ingleses existe acerca del sistema de concesión de licencias; los principales podrían resumirse en estos: exclusión, en las cuotas «normales», de los carbones de «bunker» y metalúrgicos y de los que se conocen con el nombre de cantidades suplementarias; aumento de las operaciones de trueque y «clearing»; y el que la Dirección general de Minas en Francia se haya reservado porcentajes variables (que ahora están señalados en un 13,5) como un margen a su disposición para hacer frente a requerimientos especiales de ciertas regiones; y, por fin, que ese Departamento esté facultado para ha-

cer concesiones individuales. Todo esto ha rodeado de dificultades el sistema, que es ahora mucho más complicado que al establecerse, que cada vez lo va siendo más y que continuamente se desenvuelve de forma que puede caer en el abuso.

CIFRAS DESCENDENTES

Hasta qué límites llega el abuso es difícil de determinar; pero los datos oficiales denotan que del total de las importaciones de carbón en Francia, Inglaterra tiene una cifra reducida y otros países una participación que va en aumento con respecto a 1928-30, particularmente Polonia y Rusia.

De las importaciones francesas, ateniéndonos a los datos oficiales de la Administración aduanera de Francia, sólo el 46,6 por 100 provienen de Inglaterra, mientras que en el período utilizado para los cálculos era de un 53,5 por 100. Del total tonelaje de carbones, coques y aglomerados fué de un 39,8 por 100 comparado con el 42 por 100. Por otra parte, el margen entre el precio a que los exportadores ingleses ponen su carbón, cif, puerto francés y el precio a que resulta a los comerciantes de París y otros centros consumidores de importancia, es ahora mucho mayor que era cuando se introdujo el sistema de licencias.

No se conocen todavía referencias de cuál puede ser la actitud de Francia después de la reclamación que las autoridades de comercio exterior de Inglaterra deben de haberle dirigido, a todos estos propósitos que venimos comentando. La política económica de Laval, estaba inspirada en el criterio de hallar un método de control alternativo que le permitiera llegar a la protección efectiva de la industria de carbones franceses.

LA POLÍTICA ECONÓMICA DE FRANCIA

La política actual, todavía es un secreto en estos extremos; pero no será sorpresa para nadie ver a los importadores franceses y a otros grandes intereses consumidores, opues-

tos a que el control de importaciones se desplace de París a Londres; y sin contar con que existen en Inglaterra empresas de importación independientes que consideran también con recelos esa posibilidad.

Las empresas mineras de Inglaterra, están, sin embargo, en su derecho adoptando las medidas necesarias y emprendiendo las gestiones conducentes al fin de asegurar la mayor efec-

tividad del sistema de ventas centralizadas que está ahora en trance de preparación; y sobre todo para que este sistema y ulteriores medidas les aseguren un ingreso mayor con vista a la compensación del reciente aumento de costos que la elevación de jornales obreros ha venido a significar para esta industria.

Gijón-febrero.

J. C.



TRANSPORTE CONTINUO

por medio de canales oscilantes, accionados por motores de aire comprimido o bloques eléctricos

Flottmann

S. A.

MADRID.-Jorge Juan, 51

Sucs. de Morgan & Elliot, de Gijón (S. A.)

MAQUINARIA EN GENERAL Y ACCESORIOS

/// /// PARA MINAS Y LA MARINA /// ///

==== MARQUES DE SAN ESTEBAN, 66 =====

Teléfono 11-16

G I J Ó N

Apartado 27

EL GRAN TRASATLÁNTICO «QUEEN MARY»

Inglaterra está a punto de lanzar su «Queen Mary», el trasatlántico rival del «Normandie».

Con el nuevo buque, nace una nueva rivalidad. ¿Para quién será la «cinta azul» que se otorga al trasatlántico que más rápidamente hace la travesía del Atlántico, Europa-Nueva York? ¿La conservará el «Normandie»? ¿La conseguirá el «Queen Mary»?

Todo hace creer que el «Normandie» será batido por el «Queen Mary». He aquí las características de los dos barcos:

Longitud: «Normandie», 313 metros de largo por 310 el «Queen Mary».

Ancho: 35 metros los dos barcos.

Tonelaje: 79.280 toneladas el «Normandie», por 73.000 o 76.000, que todavía no es definitivo, el «Queen Mary».

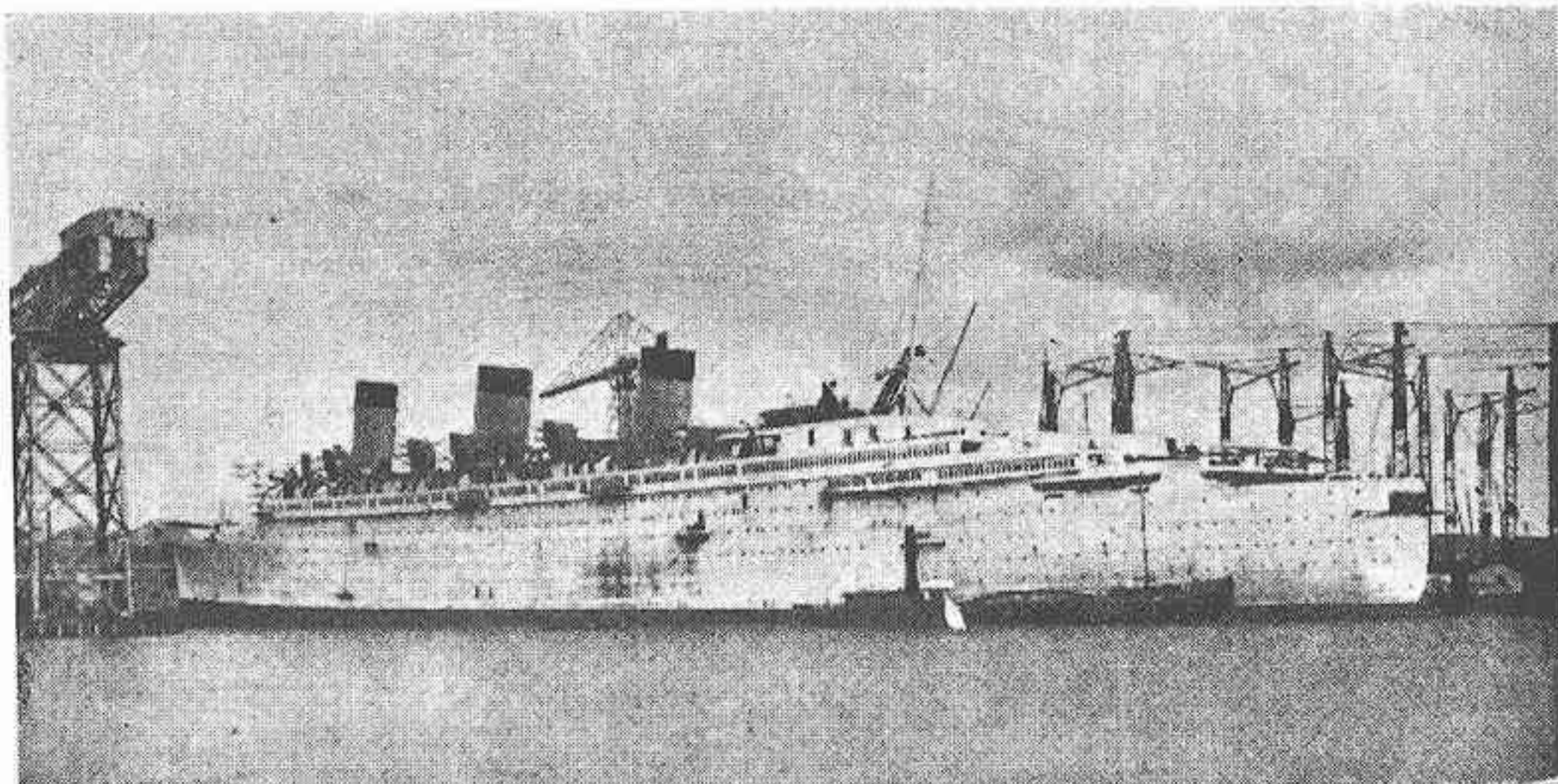
Caballos de fuerza: 160.000 el «Normandie», por 200.000 el «Queen Mary».

¿Qué velocidad alcanzará el «Queen Mary»? Treinta y dos nudos, tal vez treinta y cuatro. La «cinta azul», será, pues, seguramente alcanzada por el buque inglés.

Toda Inglaterra espera la botadura de ese navío que empezó a construirse en 1930. La crisis del 1931, impidió la normalidad de la construcción. Sus obreros fueron licenciados y puesto al abrigo el casco del buque. Los alemanes, con el «Bremen», poseían la «cinta azul» y los franceses se preparaban a conquistarla, iniciando los trabajos del «Normandie». La Cunard y la White Star, las dos compañías rivales se fusionaron, aportaron los fondos, y en 1934, los trabajos del «Queen Mary» prosiguieron. En diciembre del mismo año, era botado, yendo a bordo la propia reina María. El 27 de mayo próximo, inaugurará su primer viaje. Inglaterra está satisfecha. In-

glaterra confía en que el «Queen Mary» cumplirá con su deber, batiendo al «Normandie».

Navío inmenso. Las tres carabelas de Colón, cabrían holgadamente en su comedor. Sus dinamos podrían alumbrar una población de 150.000 almas... Pero lo interesante es la



El «Queen Mary», tal como actualmente se encuentra

velocidad. Alcanzará dicen, sesenta y cuatro kilómetros por hora. Más velocidad que la de muchos expresos.

Competencia francoinglesa. El «Normandie» es fuerte, recio, algo tripudo, tipo francés. El «Queen Mary», esbelto, flaco, un galgo británico. El primero ha admitido innovaciones modernas. El segundo conserva las líneas de los viejos trasatlánticos. Dos buques, dos razas.

Pero los americanos acechan. El navío francés y el inglés, servirán para la clientela elegante, dorada y frívola, millonarios; actores y actrices, snobs, mientras que los paquebots americanos, el «Westrington» y el «Manhattan», ligeros y confortables, sin grandes lujos, recogen el gran contingente del viajero medio. Para que no se dude del genio norteamericano harán, también, sus supertrasatlánticos. Dos han sido concebidos audazmente, con 100.000 toneladas, 400 metros de longitud y velocidad de 40 nudos, unos 78 kilómetros por hora, capaces para 7.000 pasajeros, a precios asequibles.

LA MARINA, LA POLÍTICA Y LA GUERRA

¿Cuál será la reacción que vaya a experimentarse en Estados Unidos, Italia y Francia, donde se han prodigado generosos subsidios al tonelaje nacional? Puede decirse que a los norteamericanos les condujo la situación actual el influjo de la Gran Guerra. Al proveer a los Aliados con mercancías hasta una suma de 600 millones de libras esterlinas, además de invadir mercados que se les abrían fácilmente, resignados al ataque por aquellos que en tales momentos concentraban sus fuerzas y su atención todas en el supremo objetivo de la victoria, los americanos alcanzaron un alto nivel de fabricación, y cuando vino la paz desdénaron la racionalización de sus industrias sobre una nueva y fructuosa ordenación.

El resultado es ese déficit cuantioso para el año de 1937, que obedece, sobre todo, al socorro del paro forzoso y sus considerables cifras, que puede ya evaluarse en 220 millones de libras esterlinas.

El Presidente, en sus declaraciones, no ha dicho que se proponga economizar. Al contrario, parece sustentar la teoría de que cuanto más elevados y gravosos sean los impuestos, más estímulo y prosperidad general se sigue de ello. Una nueva teoría en verdad que habrá sido acogida con una viva alarma por el contribuyente de su país.

Con la más absoluta tranquilidad, como si obedeciera a cuerdas y maduras reflexiones, el Presidente ha llegado a decir que «para poner en marcha las actividades regulares del país (en la que se incluyen los subsidios a la marina mercante y una armada que no tenga nin-

guna superior ante ella) yo necesito un total de 5.069 millones de dólares». ¿Cómo y hasta dónde puede nación alguna, aunque sean los Estados Unidos, soportar esa pesadumbre y ese esfuerzo que se le demanda?

Volviendo la vista hacia Italia, a menos que el tiempo mejore y las inclemencias atmosféricas no se conjuren contra ella, la campaña que está llevando a cabo en Abisinia, ha de continuarse por otros seis meses, a razón, en el más optimista de los cálculos, de unas 500 mil libras esterlinas por semana. Sin dejar margen al mismo, porque éste puede llevarnos a suponer que Italia no está libre de un desastre resonante y de tanta magnitud que la lleve al naufragio y a la quiebra.

Las guerras no merecieron nunca el esfuerzo, el sacrificio y el dinero que costaron; es un misterio el que un hombre como Mussolini aventure a su país y a los frutos conseguidos a través de su régimen, en una campaña aleatoria y de resultados tan inciertos como esta de Abisinia que nunca ofrecerá recompensa por el dinero y la sangre vertidos en ella, por lo menos a la generación que la está llevando a cabo.

Y lo mismo en el caso de Francia. El Gobierno de París realiza esfuerzos hercúleos para salvar el franco. Nadie puede profetizar el futuro de sus Gabinetes. La guerra de partidos se continúa sin tregua y cada vez más encarnizada, a pesar de la crisis financiera; del resultado de esta lucha dependerán el comercio y la marina de Francia y su prosperidad.

INVENTOS QUE FAVORECEN MUCHO LA NAVEGACIÓN

La gran enemiga de la navegación ha sido siempre la niebla, debido a la cual han tenido lugar verdaderas catástrofes con un aterrador número de víctimas. Por ello, muchos hombres de ciencias han consagrado sus estudios a conseguir evitar, en lo posible, los accidentes producidos por la niebla, de modo particular en las costas, por medio de faros potentes, de luz limpia y violenta.

El faro mayor conocido está en el Cabo Enry. Su radio de acción es muy grande. No obstante, hay otro faro que, aunque más pequeño que el citado, le aventaja en fuerza de luz. Es este el de Sydney (Australia), considerado como el más potente por su número de voltios. Mas la época de los inventos sensacionales no se ha cerrado aún. Mr. William Haight, acaba de revelar uno que viene a combatir, según parece con éxito extraordinario, los riesgos de la niebla. El señor Haight ha instalado su primera torre en Whither (California) haciendo funcionar sus maravillosos aparatos con éxito lisonjero, puesto que en un radio de dos millas y media, consiguió que la niebla desapareciera como por ensalmo.

El inventor ha explicado la razón científica de su descubrimiento, que es, sencillamente, el choque de las partículas negativas de sus radiaciones con los electrones positivos del aire, lo cual origina una presión baja muy fuerte, con lo que la niebla se densifica y se resuelve finalmente en lluvia.

Otro de los estudios que desde hace tiempo se vienen llevando a efecto para disipar la niebla, es por medio del cloruro de calcio, uno de los productos químicos más baratos. Y como resultado de las pruebas hechas por un hombre de ciencia del Instituto Tecnológico de Masachusets, se ha ideado, al fin, un

procedimiento que promete resolver en parte uno de los mayores problemas con que tienen que habérselas los marinos.

El cloruro de calcio tiene la propiedad de reunir o condensar el vapor de agua en el aire, obligándolo a precipitarse a la tierra convertido en lluvia. Esparciendo ese producto químico en el aire se ha logrado disipar la niebla hasta el punto de despejar la atmósfera en cierta faja a manera de camino.

El origen de la niebla es la acumulación, en el aire, de ciertas finísimas partículas que constituyen el núcleo en que se forma aquella, la cual no es otra cosa que un conjunto tupido y más o menos extenso de gotas microscópicas adheridas a dichas partículas. La que se forma en el mar proviene de invisibles granos de sal que las olas lanzan al aire, y con el cloruro de calcio ha podido combatírsela eficazmente; pero está por demostrar todavía la eficacia absoluta de éste en el caso de la neblina terrestre, en que intervengan grandes cantidades de polvo y otras materias extrañas.

Muchos años hace, en verdad, que se vienen llevando a cabo toda clase de esfuerzos por contrarrestar ese fenómeno atmosférico. En cierta ocasión Oliverio Lodge observó que los rayos y otras descargas eléctricas de alto voltaje despejaban el aire; pero no pudo nunca idear un artificio que, basado en esa observación, diera resultados verdaderamente prácticos. La Municipalidad de Lyon cubrió una vez la superficie de los ríos «Ródano» y «Saona», a guisa de experimento, con una capa de petróleo, en vista de la teoría de que no habiendo evaporación no puede haber neblina; pero el resultado fué negativo. Las fuerzas aeronáuticas de los Estados Unidos y la Gran Bretaña han hecho ensayos, sin obtener

tampoco resultados prácticos en grande escala, con un polvo que tiene la propiedad de absorber la humedad, y se ha empleado muchísimo también, con el mismo propósito, la arena electrificada. En Filadelfia se han hecho, en ese mismo sentido, multitud de experimentos con el agua electrificada, sin que haya podido obtenerse el resultado apetecido, sino en pequenísima escala.

En resumen, puede decirse que hasta aho-

ra, todos los esfuerzos que se han hecho para combatir la niebla en grandes áreas, no han llegado a dar el resultado de eficacia apetecido, y, por lo tanto, los marinos tendrán que continuar sorteando como puedan este enemigo implacable para la navegación.

EL CAPITÁN RECKLESS

ANÚNCIESE USTED EN MARINA Y CARBÓN Y TENDRÁ GRAN EFICACIA LA PROPAGANDA QUE REALICE

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-PRODUCTO 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.

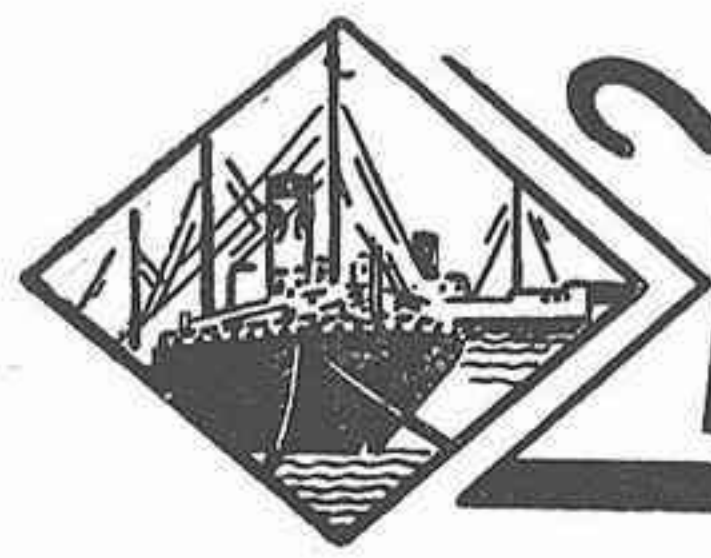
Los productos de esta Fábrica han sido reconocidos y aceptados por el Registro del Lloyd de Londres.

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.

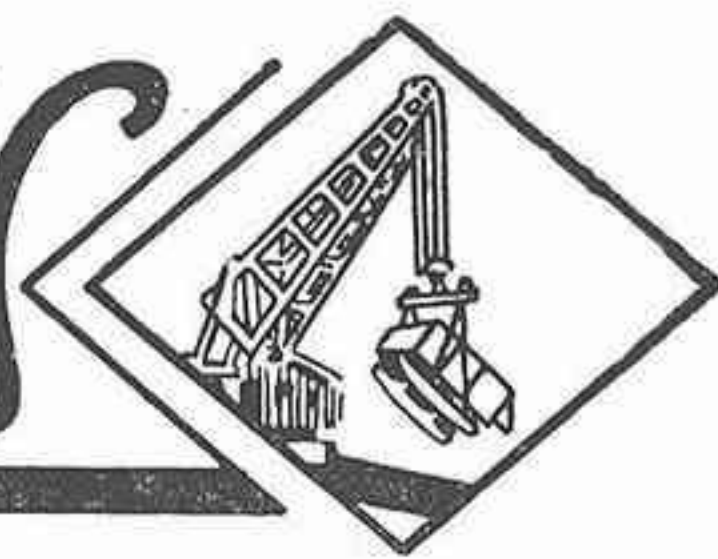
—••••• F L O T A •••••

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



MERCADO DE FLETES



No hay novedad alguna que recoger en el mercado de fletes asturiano, el cual aparece sumido en una quietud desesperante para los armadores de buques que concurren a estos puertos, quienes en pleno invierno ya encuentran dificultades para colocar su tonelaje, aún a tipos de flete improductivos.

En la pasada quincena la paralización en la demanda ha revestido serios caracteres, dando lugar a que se produjeran disponibilidades de buques de todos los tamaños, algunos de los cuales todavía se encuentran en puerto sin conseguir viaje. Y si la abundancia de tonelaje libre de compromisos no llegó a ser mayor, fué debido muy especialmente a los temporales de estos días, que tienen detenidos a los buques en los puertos sin poder efectuar viajes.

La demanda de que es objeto este mercado, además de ser muy escasa, se reduce a barcos de pequeño porte con destino a puertos del Cantábrico y Galicia.

Para el Sur y el Mediterráneo no apare-

cen nuevos requerimientos y cuando más se trata de pequeñas partidas a tipos de flete reducidísimos, que no merecen interés para los armadores, si bien es cierto que la falta de órdenes les obliga a tomar tales transportes.

Los precios de flete han experimentado una baja en las operaciones concertadas en las últimas semanas, baja ésta que cada día se afianza más ante la paralización del mercado, siendo inútiles cuantos esfuerzos hacen los navieros para impedir tal declinación de tipos de flete, con los cuales las pérdidas en la explotación de los buques son irremediables.

En los mercados de retorno reina la más completa desanimación. La demanda para sales, cementos y minerales, está muy paralizada y los buques han de retornar vacíos a estos puertos muchas de las veces. En el transporte de madera para minas, debido a la crisis de la industria hullera que le obliga a restringir la producción, es bastante limitado el número de barcos que se requiere.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

Pasajes	— Vp.	600 ts.	Ptas. 10,—	Langreo
San Sebastián	»	430 ts.	» 11,—	Id.
Zumaya	»	200 ts.	» 14,75	Id.
Bilbao	»	600 ts.	» 8,50	Id.
Id.	»	160 ts.	» 9,—	Id.
Plencia	»	130 ts.	» 15,—	Id.
Santander	»	200 ts.	» 9,50	Id.
Betanzos	»	150 ts.	» 11,—	Norte.
Coruña	»	800 ts.	» 8,50	Id.
Id.	»	240 ts.	» 10,50	Langreo
Vigo	»	460 ts.	» 13,—	Id.
Id.	»	300 ts.	» 14,—	Id.
Barcelona	»	5.000 ts.	» 13,—	Id.
Id.	»	4.400 ts.	» 13,50	Id.

AVILÉS a

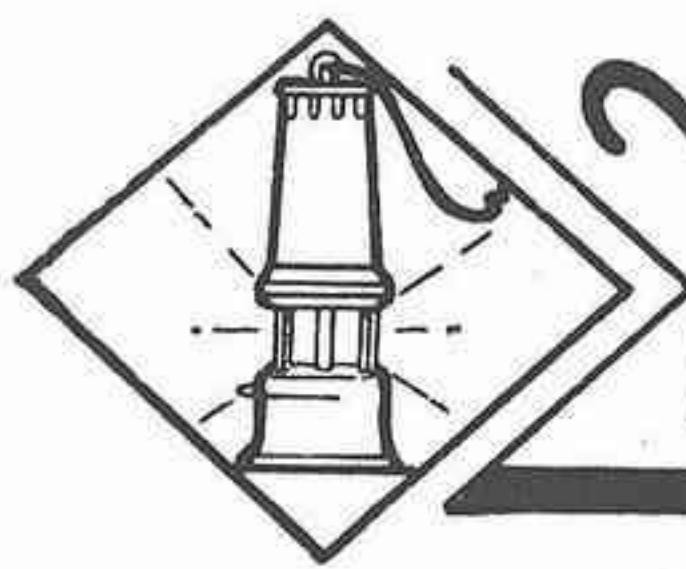
Pasajes	— Vp.	400 ts.	Ptas. 11,—
Marín	»	300 ts.	» 14,—

S. E. de PRAVIA a

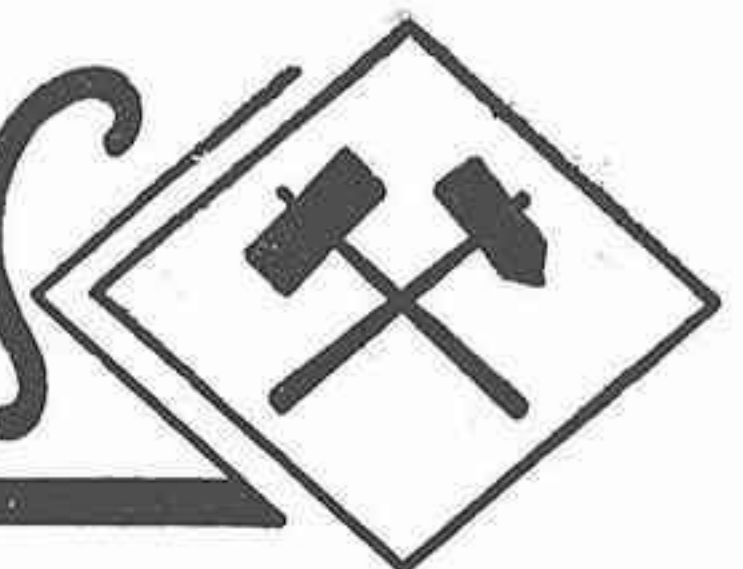
Pasajes	— Vp.	900 ts.	Ptas. 10,—
San Sebastián	»	200 ts.	» 13,—
Bilbao	»	1.000 ts.	» 8,—
Id.	»	210 ts.	» 10,50
Corcubión	»	450 ts.	» 13,—

RETORNOS:

Bilbao-Musel	— Vp.	1.400 ts. mineral	Ptas. 5,—
Bilbao-Gijón	»	130 ts. cemento	» 9,—
Vegadeo-S. E. Pravia	»	310 ts. pinos	» 10,—
Betanzos-Gijón	»	210 ts.	» 11,—
Villagarcía-Musel	»	400 ts.	» 9,—



MERCADO DE CARBONES



En las dos últimas semanas se ha acrecentado considerablemente la paralización de pedidos en el mercado asturiano de carbones, en lo cual ha influido en una gran parte el resultado de las elecciones pasadas, puesto que ante el cambio de política habido, la generalidad de las industrias consumidoras y almacenistas se retraen de momento de solicitar envíos de hulla.

Dentro de la desanimación que afecta a esta industria, disfrutan las galletas, destinadas a usos domésticos, una especial atención, siendo la clase más favorecida en la demanda; las granzas aparecen en segundo lugar, pero bastante más flojas de pedidos; los menudos de gas se colocan regularmente, pero no así los de vapor, cuya salida descendió importante-mente en las últimas semanas; por último, los cribados no experimentan cambio alguno en la demanda, pues continúan careciendo de compradores. Las existencias totales en las minas de esta región sobrepasan actualmente de 400.000 toneladas.

De acuerdo con lo dispuesto por el Gobierno actual, se está procediendo en estos días a la readmisión de los obreros mineros dados de baja como consecuencia a los sucesos de octubre, a cuyo efecto se ha constituido una comisión mixta, la cual tiene acordado que los obreros que no solicitaron trabajo en las fechas señaladas por las autoridades y los que no fueron admitidos por falta de carnet, como aquéllos que habiendo entrado al trabajo lo abandonaron después, por causa

justificada, sean ahora admitidos, para lo cuál se les concede un plazo de ocho días.

Como la entrada al trabajo de estos obreros daría lugar al despido de otros, dada la crítica situación de la industria hullera, que obliga a que la mayoría de las minas trabajen en forma restringida, se acudirá al establecimiento de turnos y aterceramientos, fórmula de necesaria adaptación en las circunstancias actuales.

En la segunda decena de febrero los embarques de carbón por los puertos de Asturias, sufrieron un descenso que se aproximó a siete mil toneladas con relación a los cargues de la decena anterior. Por Gijón-Musel se embarcaron 38.212 toneladas; 26.558 por Avilés y 16.535 por San Esteban de Pravia.

Los turnos de carga son bastante rápidos, dado el corto número de buques sometidos a los mismos, especialmente por los cargaderos del ferrocarril del Norte.

No han sufrido variación los precios de carbones para industrias obligadas, que continúan siendo los siguientes:

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

Los compradores libres obtienen sobre estos precios rebajas que oscilan de 3 a 6 pesetas en tonelada.

SERVIR pronto y bien es la costumbre de REEM

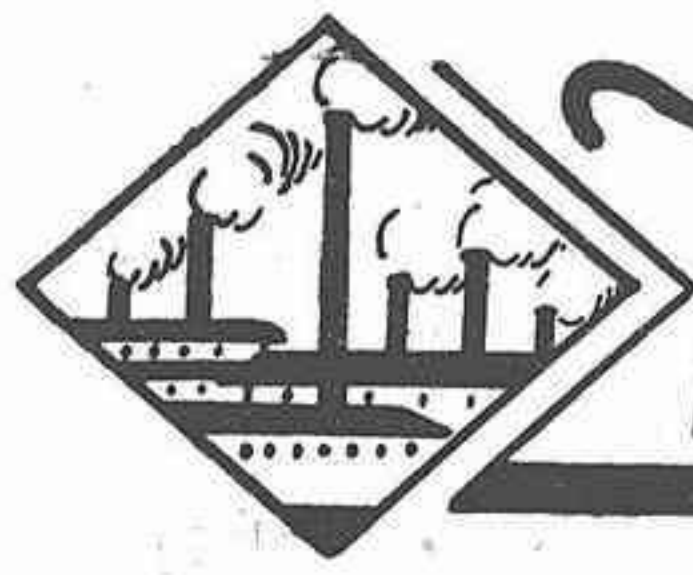
Siempre tenemos existencias de toda clase de lubricantes :-: Consúltenos sus necesidades

Sociedad Anónima REEM

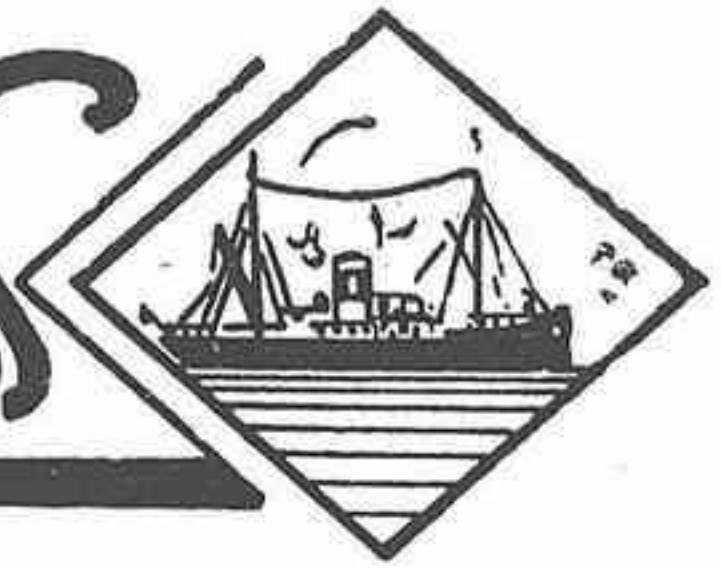
Apartado 111

OVIEDO

Teléfono 4038



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

Aunque en esta quincena no ha habido una expansión material de importancia en los mercados de fletes, sí se han dejado sentir algunos indicios de mejoramiento, particularmente en los sectores orientales, y el tono, en general, ha sido de más firmeza. Claro que hay exceso de tonelaje, y son muy bajos los tipos de flete para los mercados de retorno.

En el sector del Plata los cargadores despliegan más interés, a consecuencia de la demanda que se hace sentir en los mercados maiceros. Se hacen fletes de San Lorenzo a cualquier puerto del R. U., incluso a los pequeños puertos irlandeses, buque de 5.800 tons. para un cargamento de granos, mayo del 5 al 15, a razón de 18/3. De Rosario a cualquier puerto del R. U. buque de 5.500 ton., granos, para marzo 25 a abril 5, a razón de 18/—.

La característica de esta quincena en el sector de Norteamérica ha sido la pesadez, ausencia de órdenes y algunas tentativas para cargamentos de hierro de desguace y transacciones de menor importancia para granos. Hay mejor demanda, relativamente, para madera de construcción en los puertos del Pacífico con destino a oriente. Se hacen fletes de Colombia Británica a dos puertos a elegir del R. U. Buque de 8.000 tons. carga general, para primeros de abril, a razón de 19/6. De la misma zona a China y Japón buques de nueve mil a diez mil tons., carga general y maderas, para la misma fecha, 5.000 £ f. i. o.

Es muy activa la demanda en los mercados orientales, especialmente para legumbres soja y en los sectores de la India. Se fleta de Dairen a Rotterdam y Hamburgo, buque de 8.600 tons., legumbres, para marzo 20 al 31 a razón de 26/6. Y de Saigón-Kohsichang a Cuba, buque de 7.500 toneladas, dos puertos, a razón de 28/—.

CARBONES

La reacción en los mercados de carbones, en general, después del arreglo de la disputa entre patronos y mineros, era, naturalmente, esperada. Los «stocks» están abarrotados, porque el temor de una huelga forzó entonces los pedidos, y mientras esas existencias que se acumularon no se despachen han de gravitar sobre la marcha de la producción y sobre la normalidad. Esos son rasgos característicos de todos los mercados y singularmente de la cuenca de Cardiff. Estos días está en los puertos galeses gran número de buques pesqueros que se están aprovisionando aquí. Abundan demasiado los cribados y escasean, en cambio, los menudos; es floja la situación de granzas y grancillas.

En Swansea la situación es relativamente de mejor actividad, especialmente para las clases superiores de las antracitas, aunque los tipos baratos se demandan menos. Grancillas lavadas son las que aparecen con mejor demanda y lo mismo las clases buenas de finos. Se cotizan bien los carbones de vapor, especialmente menudos. Variedades domésticas tienen floja demanda, aunque todavía sostienen precios anteriores.

Sigue muy favorable la situación en el sector de Newcastle, donde las variedades de vapor se cotizan con firmeza y algunas han llegado a escasear, Durhan y Tyne, clases superiores y medianas; escasean asimismo los menudos de Blyth; y las variedades de «bunker» se demandan activamente; en general, toda esta importante zona se mantiene con firmeza frente a las circunstancias negativas que influyen sobre las otras.

No hay variaciones en la zona de Glasgow, que se mantiene a la expectativa. Galletillas lavadas escasean y no es mala la demanda de cribados; en cambio abundan los carbones de navegación y los precios se resienten.

FRANCIA

Las noticias que se refieren a la producción de carbones en el mes de enero, son más satisfactorias que las de diciembre anterior. El gobierno francés parece que no acepta las sugerencias del gobierno inglés; éste demanda que las cuotas de exportación de carbones ingleses a Francia, se regulen por el mismo procedimiento que las de otros países. A este punto nos referimos en el presente número con más amplitud en un artículo de nuestra colaboración.

Las condiciones, en general, para todos los mercados de carbones no han experimentado variaciones sensibles. Unicamente los consumos domésticos se intensificaron por el recrudecimiento del frío en casi todo el país.

BÉLGICA

Los datos de comercio exterior del último año señalan un marcado desarrollo de la in-

dustria de los carbones en Bélgica. Las exportaciones que habían sido en 1934 3.810.000 tons., subieron en 1935 a 4.280.000. Francia aparece en el primer lugar de los compradores de carbón belga, por más de tres millones; también se registran embarques de Amberes a Italia. Los precios en los carbones de Bélgica en el período analizado por las estadísticas a que nos referimos han sido más bajos para el interior que para la exportación, caso único sin duda y que demuestra la vitalidad del comercio exterior de Bélgica.

ALEMANIA

Sigue disminuyendo el consumo de las variedades domésticas en Alemania, disminución que afecta sobre todo al sector de Essen. Las instalaciones Klocknerwerke han sustituido ochenta hornos de coquificación en Viktor, aumentando así la capacidad de producción. Las nuevas plantas comenzarán a funcionar en primeros del próximo abril.

INGLATERRA

PRECIOS DE CARBONES PARA EXPORTACIÓN

SWANSEA

Antracita gruesa superior.....	36/6 a 40/
Antracita gruesa corriente.....	26/6 a 34/
«Cobbles» cortados a máquina..	35/ a 51/

NEWCASTLE

Superiores de vapor.....	15/6 a 16/
Menudos de Tyne.....	11/6

GRANOS

Almirantazgo superior.....	19/4 1/2 a 19/6
Almirantazgo corriente.....	19/ a 19/4 1/2
Corrientes Cardiff.....	18/3 a 18/6
Secos superiores.....	19/ a 19/3
Secos corrientes.....	17/9 a 18/3

MENUDOS

De vapor, superiores.....	13/6 a 14/6
Buenos para consumo.....	13/ a 13/6
Buenos para carga.....	12/6 a 13/

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

La riqueza pesquera de Canarias

La planchita de metal que se coloca a los atunes en los Centros de estudios oceánicos de las costas de Portugal tienen un fin: ir estableciendo los hitos de las navegaciones del atún — que llegan hasta el Japón —, mediante los datos recibidos de los lugares donde se vayan pescando los diversos ejemplares señalados.

Y, después de catalogadas estas experiencias, se llegará a poder fijar con exactitud la ruta emigratoria del atún en torno al Globo.

* *
*

Pero, entretanto se traza esa cinta de plata en el mapa ideal de pesca del planeta, que aún apenas se esboza en líneas imprecisas y balbucientes que marcan las emigraciones de la anguila en el Atlántico, las de las ballenas en los Glaciales y tal cual dato más o menos claros sobre los arenques y sardinas, el hecho positivo derivado de la experiencia de los viejos lobos marinos, es este: que Canarias ocupa en estas nuevas manifestaciones de la actividad humana en el mar inagotable, reserva y almacén de especies incontables, la misma afortunada posición estratégica que en las rutas y caminos azules.

Y, que en el viaje de ida de la raza emigratoria, por sus artes, que apenas si recogen una porción mínima de los atunes que pasan, como en el de vuelta y después del desove, por llegar ya las especies repuestas en la travesía del Estrecho, cruzando tal vez los bancos riquísimos del Sahara, la «zafra del atún», como se la llama entre los hombres del mar de las islas, es continua y constante, sin intermitencias ni claros, y sin que pueda en el porvenir estar amenazada de suspensiones o vedas por no causar mayor perjuicio. Y mucho más si

se atina a resolver el problema de los sexos y se impide la pesca de las hembras en su marcha hacia el desove, lo que no es difícil por las especiales condiciones de esas mismas artes nuestras.

* *
*

He aquí una descripción, un tanto escueta, de esa pesca nuestra, tal como se practica por esos mares de la Gomera y del Sur de Tenerife que es también norma en todas las costas canarias, desde Mogán a la Graciosa, pasando por Arguineguín y Gran Tarajal.

Las lanchas — esas esbeltas lanchas de dos proas, cuyo trazo debió surgir del cerebro de un fenicio injerto en bereber de las costas del Andaluz — que se emplean para la pesca tienen ordinariamente siete metros de eslora por un metro ochenta de manga y sesenta y siete de puntal. Llevan salvavidas — a proa y popa — y montan cuatro remos y la vela auxiliar que se arría en la pesca.

La «carnada» la forma la sardina o la caballa en pedacitos, que se coque con artes primitivas, siendo esta preocupación de la carnada el mayor obstáculo para el desarrollo de la pesca del atún en nuestras costas, donde se conoce la «raba» de huevas de bacalao y se ha usado mezclada con afrecho, con gran éxito; «abollándose» los bandos de caballas y «jaciendo una bola» cuando se los «engoda» con esa «raba» bien cebada y repartida.

Si no vienen «dulas», el atún come. Pero si vienen «dulas» el atún pasa sin comer, «engodado» por la «dula». a la que persigue vorazmente.

(Viene aquí muy apunto la descripción de esta «dula», abundantísima por el Sur de

las islas, que será una novedad extraña para el lector del Norte. Porque la «dula» es una especie de «jibia» o de calamar basto, desde el punto de vista culinario, y volante. Quiero decir que salta sobre el mar ayudado por sus aletas, y entretanto éstas se mantienen húmedas, como le sucede al pez volador con sus alas, vuela, recorriendo distancias considerables.)

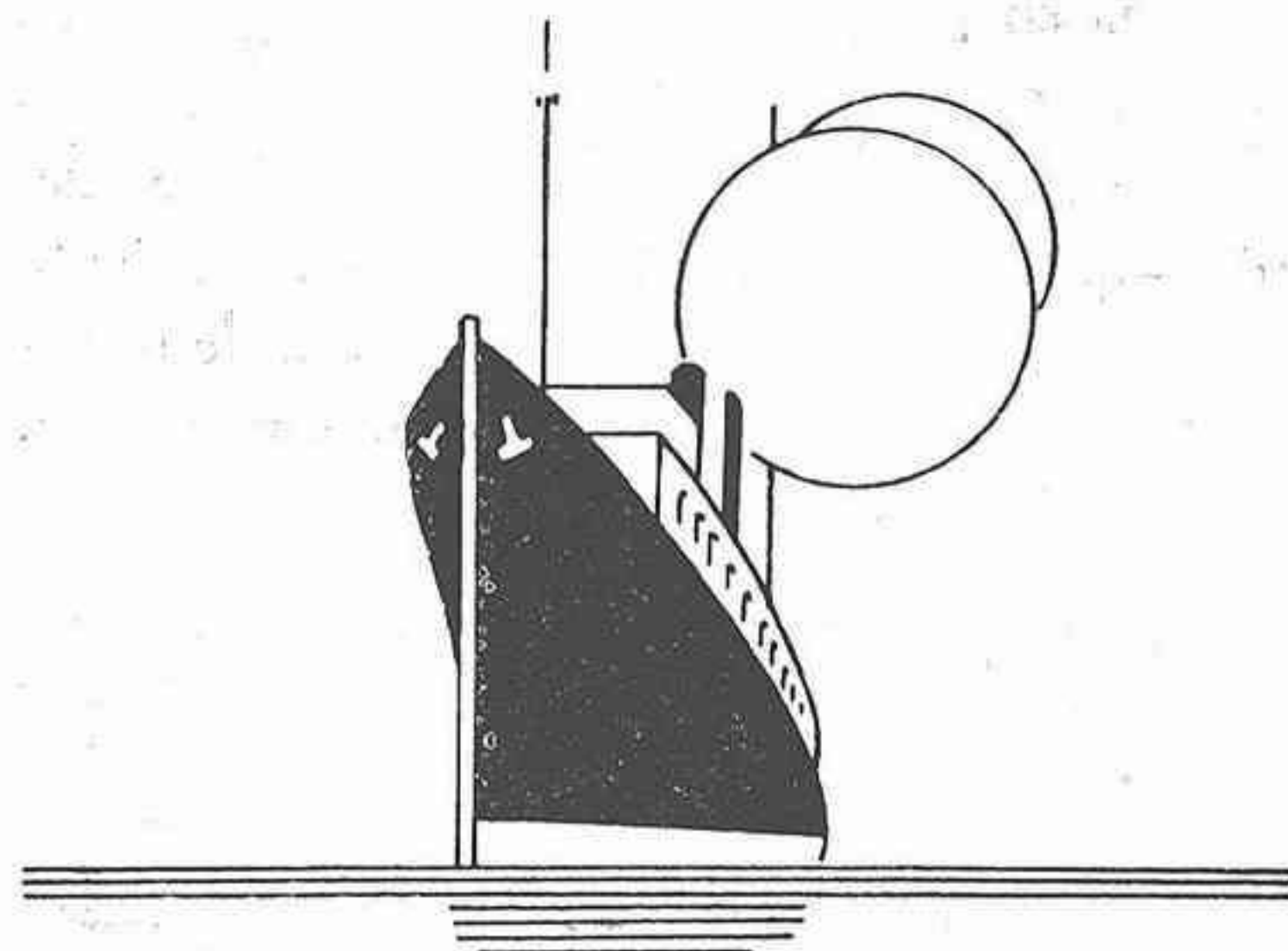
El atún, engolosinado con esta caza, la persigue y deja flotando inerte el cebo de caballa y de sardina para conseguir este otro bocado exquisito, con saltos y brincos de delfín, que lo acreditan de *gourmet*.

Pero, cuando no hay «dula», el atún come francamente, tragándose el anzuelo y el trozo de caballa o de sardina, y hay que soltarle «liña»; «liñas» que miden cada una 25 brazas — aunque varíe su longitud en relación con el número de la hilaza, siendo tanto más gruesa cuanto más larga —, de las que hay

piezas que se llevan hasta 20 y 30 «liñas». Es decir, hasta 500 y más brazas de cuerda.

Entonces llega la faena difícil. Porque hay que ir cobrando toda esa «liña» a bordo para atraer al «peje» lentamente y con cuidado hasta la borda, donde el «marrón» da fin de él, si no se le atraviesa en el camino un «bufeo» en cuyo caso llega al pescador la cabeza, vacía, como una mueca irónica.

JOSÉ RIAL.



VARADERO del FOMENTO

Propietario: BERNARDO ORTEA

GIJÓN

CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES NAVALES

Carro varadero para buques hasta 1.000 toneladas

PRECIOS REDUCIDOS PARA LAS OPERACIONES DE SUBIDA, BAJADA Y ESTANCIA

SOLICITASE TARIFA DE PRECIOS

TUBOS DE HIERRO Y ACERO

SOLDADOS Y SIN SOLDADURA

DE TODAS CLASES Y PARA CUALQUIERA APLICACIÓN,

TUBERIAS Y SERPENTINES, SEGUN PLANOS

ACCESORIOS MALLEABLES, MARCA B. S. I. G.

ROBINETERÍA PARA VAPOR, AGUA Y GAS - HERRAMIENTAS PARA

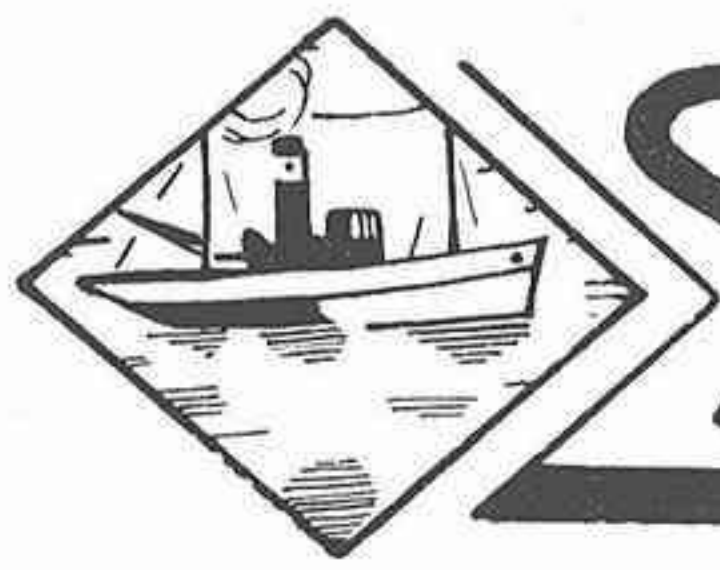
TUBOS - MANÓMETROS - TERMÓMETROS - PIRÓMETROS, ETCÉTERA

COMPañIA GENERAL DE TUBOS (S. A.)

CASA CENTRAL: BILBAO, Alameda de Urquijo, 37 - SUCURSALES: MADRID

BARCELONA - SEVILLA. - Talleres y Almacenes principales: BARACALDO (Vizcaya)

SUCURSAL DE GIJÓN: PLAZUELA DE LA ESTACIÓN DEL NORTE, NÚMERO 3



SECCIÓN DE PESCA



UNA QUINCENA PÉSIMA

Además de ser la segunda mitad de febrero la quincena más corta del año y, por lo tanto, la menos propicia a resultados compensadores, ha sido en esta ocasión francamente pésima, dados los dos factores desfavorables que concurrieron en la misma: capturas reducidísimas y frecuentes temporales, que imposibilitaron en bastantes días la salida al mar de la flota pesquera.

Sólo merece especial mención una «marea» de besugo que ascendió a 180 cajas; por lo demás, todas las especies han escaseado y el

poco pescado traído a puerto se redujo a pequeñas cantidades de pescadilla y pancho. En los días de buen tiempo, hubo bastante palometa.

La falta de pescado, produjo una nueva alza en los precios, que se sostuvieron así en toda la quincena.

En resumen, el mes de febrero ha sido adverso para la industria pesquera, pues si bien en la primera quincena se pescó con suerte, la segunda fué lo suficientemente mala para perder bastante más que lo ganado a principios del mes.

Promedio de precios en las ventas de pescado en la Rula de Gijón, desde el 11 al 25 de Febrero de 1936

CLASE DE PESCA	11	12	13	14	15	17	18	19	20	21	22	24	25
Merluza.....	2,56	2,39	2,22	2,29	2,19	2,10	2,19	2,29	2,29	2,49	2,90	3,61	3,70
Pescadilla....	1,22	1,23	1,31	1,18	1,19	1,27	1,24	1,28	1,27	1,47	1,24	1,48	1,52
Besugo.....	1,64	1,70	1,58	1,60	1,39	1,43	1,39	1,88	1,49	1,39	1,46	»	»
Panchos.....	1,11	0,59	0,64	0,93	0,71	0,74	0,69	0,83	0,79	0,69	0,79	0,79	0,80
Gallos.....	1,19	0,94	1,14	0,93	1,24	1,23	1,—	1,44	1,—	1,27	1,—	1,23	1,26
Congrio.....	1,59	1,80	1,37	1,70	1,57	1,52	1,69	1,41	1,80	1,45	2,—	2,—	2,—
Salmonetes...	2,11	2,69	1,92	2,—	2,—	2,08	2,30	2,20	2,93	2,50	2,59	»	2,60
Barbadas.....	0,92	1,—	0,86	0,89	0,85	0,91	1,10	1,—	0,97	1,—	»	»	»
Reyes.....	1,24	1,69	»	1,56	»	1,27	»	»	»	»	»	»	»
Mero.....	1,90	»	1,94	»	»	»	2,02	»	2,50	»	2,80	3,10	3,17
Matute.....	0,40	0,50	0,33	0,50	0,33	0,35	0,50	0,42	0,50	0,38	0,50	0,61	0,60
Pelao.....	0,44	0,50	0,37	0,50	0,33	0,37	0,50	0,40	0,50	0,43	0,50	0,73	0,70
Almejas.....	0,57	0,53	0,48	0,74	0,97	0,77	»	»	»	»	0,75	0,86	»
Potas.....	0,80	0,99	0,80	0,93	0,79	0,77	0,95	0,73	0,80	0,81	1,—	1,—	1,—
Palometa.....	0,43	0,40	0,47	0,52	0,68	»	»	0,62	0,63	0,61	0,57	»	»
Gallapotas....	»	1,60	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Abadejo.....	»	1,29	0,95	1,09	1,—	1,06	0,91	1,10	1,09	1,08	2,20	1,29	2,10
Calamares....	»	2,60	2,—	2,94	2,—	2,04	2,19	2,16	3,—	2,11	»	»	»
Chicharro....	»	0,25	0,30	0,26	0,30	0,30	0,23	0,26	0,21	»	»	0,30	»
Congria.....	»	»	0,86	1,50	1,—	»	1,50	1,—	1,49	1,—	1,49	»	»

Agencia en Guipúzcoa

Sociedad Hullera Española

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

MUSEL - GIJON

Movimiento habido en los turnos para la carga de carbón

per estos puertos desde el 10 al 25 de Febrero de 1936

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====				
3 Febro.	12 Febro.	V. Ruiz Senén	5.750	Barcelona.
7 id.	18 id.	R. Alonso R.	4.410	Id.
12 id.	22 id.	Elanchove	7.000	Id.
17 id.	cargando	Ciaño.	7.500	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
8 Febro.	12 Febro.	Sac 8.	1 000	Sevilla.
10 id.	18 id.	Sotón	1.900	Bilbao.
10 id.	22 id.	Ita	3.500	Vallcarca.
17 id.	cargando	Mina Piquera.	5.500	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
5 Febro.	14 Febro.	Sud	4.800	Valencia.
7 id.	20 id.	Cabo Silleiro.	980	Barcelona.
15 id.	21 id.	Llodio	900	Bilbao.
25 id.	cargando	Villamanrique	2.400	Vallcarca.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
7 Febro.	13 Febro.	Astillero	480	San Sebastián.
10 id.	14 id.	San Eduardo	300	Vigo.
13 id.	15 id.	Hernani	420	San Sebastián.
13 id.	20 id.	Mariavi	370	Bilbao.
17 id.	20 id.	Mari Carmen.	400	Vigo.
18 id.	22 id.	Iciar	620	Santander.
19 id.	cargando	Marta Junquera	400	Bilbao.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
10 Febro.	11 Febro.	C. de Zubiria.	4.600	Valencia.
11 id.	11 id.	Mina Coto.	360	Santander.
21 id.	21 id.	Sotón	1.900	Bilbao.
22 id.	22 id.	Hernani	400	San Sebastián.
24 id.	25 id.	V. de Chávarri	4.600	Zumaya.

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
4 Febro.	13 Febro.	Norte.	3.000	Barcelona.
7 id.	11 id.	Llodio	900	Bilbao.
7 id.	20 id.	Cabo Silleiro	2.920	Id.
7 id.	19 id.	R. Alonso R	1.300	Barcelona.
8 id.	15 id.	Mari Eli	1.500	Bilbao.
10 id.	13 id.	Carmen	230	San Sebastián.
10 id.	13 id.	Concepción Hevia.	220	Zumaya.
10 id.	15 id.	Roberto	180	Ferrol.
10 id.	12 id.	Virgen del Pilar	900	Huelva.
11 id.	18 id.	Sama.	1.000	Bilbao.
13 id.	15 id.	Ineschu	180	San Sebastián.
13 id.	13 id.	Mina Coto	360	Santander.
17 id.	18 id.	Amador	240	Coruña.
20 id.	esperando	M. Junquera	200	Bilbao.
20 id.	"	San Martín	500	Barcelona.
20 id.	22 Febro.	Mari Begonia	420	Bilbao.
21 id.	esperando	Mont Seny	480	Pasajes.
===== GIJON - DARSENA. — F. C. DE LANGREO =====				
5 Febro.	12 Febro.	Aller.	200	Zumaya.
6 id.	12 id.	Edurne	200	Id.
6 id.	14 id.	Chacartegui	220	Bilbao.
7 id.	17 id.	Magdalena	230	Santander.
7 id.	18 id.	Brens	160	Vigo.
8 id.	17 id.	Mina Sorriego	160	Santander.
10 id.	19 id.	R. Espinosa	135	C. Urdiales.
10 id.	21 id.	Joven Conchita	220	Vigo
11 id.	20 id.	Víctor	115	Lequeitio.
12 id.	22 id.	Antonieta	120	Ondarroa.
12 id.	24 id.	Ana	290	Pasajes.
13 id.	cargando	Zubieta	170	Zumaya.
13 id.	"	Chinito	210	Bilbao.
17 id.	esperando	Paco García	200	Santander.
21 id.	"	Aller.	200	San Sebastián.
22 id.	"	Dionisia	250	Bermeo.
22 id.	"	Mina Cotoo	350	Bilbao.

A V I L E S

Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la 2.^a decena
de Febrero de 1936

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
2.^a decena de Febrero.				
11 Febro.	11 Febro.	Arnao	131	Requejada.
8 id.	12 id.	Esles.	3.422	Alicante.
9 id.	12 id.	Nuria R	3.457	P. Mallorca.
9 id.	14 id.	F. L. de Ibarra	4.494	Tarragona.
9 id.	15 id.	Marqués de Chavarri.	4.617	Valencia.
13 id.	15 id.	Arnao	9	Bilbao.
5 id.	17 id.	Mieres	4.268	Barcelona.
10 id.	17 id.	Luis Adaro	3.210	Sevilla.
12 id.	17 id.	María Amalia.	822	Ferrol.
13 id.	17 id.	Iturri Ripa	400	Pasajes.
15 id.	17 id.	Margarita	320	Marín.
16 id.	18 id.	Caruso	1.378	Vigo.
18 id.	18 id.	Asturias	3	Luarca.
16 id.	18 id.	Inogedo	18	San Esteban.
18 id.	19 id.	Recalde	6	Navia.
TOTAL...			26.550	

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 "Gotseher & C.^o", de Birmingham

San Juan de Nieva (Avilés)

Telegramas }
Telefonemas } **MORÁN-AVILÉS**

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

Relación del carbón embarcado por este puerto durante la 2.^a decena de Febrero de 1936

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
		2.^a decena de Febrero.		
11 Febro.	12 Febro.	Aurora	996	Bilbao.
11 id.	13 id.	Jaime Girona.	2.424	Id.
13 id.	13 id.	Vito	187	Pasajes.
12 id.	15 id.	José María	510	Id.
12 id.	15 id.	F. R. San Pedro	2.500	Bilbao.
15 id.	15 id.	Rio Miera	967	Santander.
15 id.	16 id.	Mari Begoña	440	Bilbao.
13 id.	16 id.	Zurriola	2.729	Cartagena-Valencia.
13 id.	17 id.	El Caudal	1.031	Pasajes.
15 id.	18 id.	Aurora	985	Bilbao.
15 id.	18 id.	M. de Urquijo.	2.805	Id.
18 id.	19 id.	Inogedo	449	San Sebastián.
19 id.	20 id.	José María.	512	Pasajes.
		TOTAL...	16.535	

GRANDES ALMACENES DE EFECTOS NAVALES

DE

ENRIQUE VALDES T. PRIDA

PRECIOS SIN COMPETENCIA

Unica Casa del ramo en este puerto :-: Frente a los muelles

TELÉFONO 19

SAN ESTEBAN DE PRAVIA

EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

Toneladas de carbón embarcadas por los diferentes cargaderos que se citan durante la 1.^a y 2.^a decena de Febrero de 1936

		1. ^a DECENA	2. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo.- Cargadero del F. C.....	Turno 1.º	9.809,44	10.931,48
	Id. 2.º	5.481,96	6.441,45
	Id. 3.º	3.493,72	3.884,07
	Id. 4.º	1.631,25	2.026,25
	Grúas chicas.....	473,21	362,66
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.....	Cargaderos	21.121,80	10.982,91
	Grúas chicas.....	2.473,31	1.142,54
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C.	Cargaderos	1.868,04	2.016,27
	Muelles.....	393,00	425,00
Totales en las dos decenas.....		46.745,73	38.212,63
AVILÉS.....		21.501,00	26.550,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA.....		20.588,00	16.535,00

CEMENTOS FRADERA, S.A.

PORTLAND ARTIFICIAL LANDFORT



LANDFORT
VALLCARCA

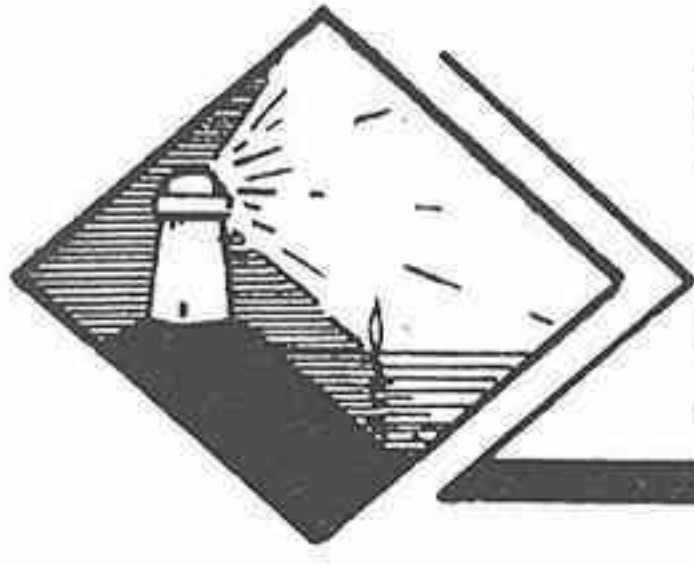
DESPACHO:

RONDA DE LA UNIVERSIDAD, 31

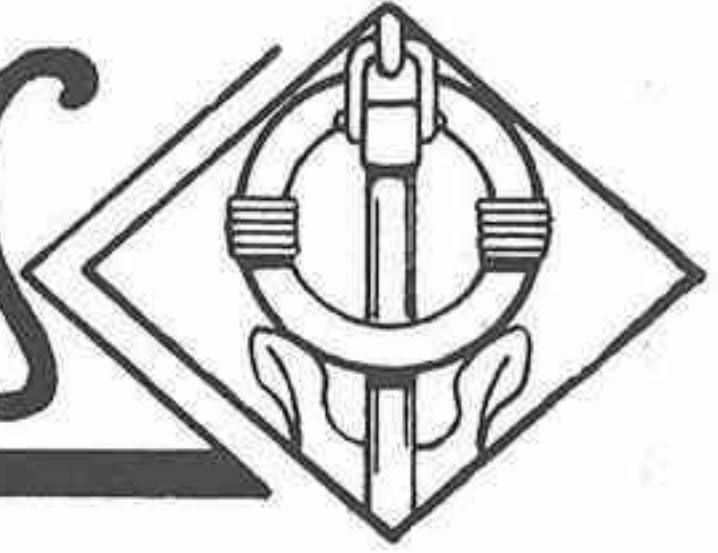
BARCELONA

Teléfono n.º 13067

DIRECCIÓN TELEGRAFICA: "LANDFORT"



INFORMACIONES VARIAS



NUEVOS MINISTERIOS

El Gobierno de Azaña, por decreto de 19 de febrero último, ha dispuesto lo siguiente:

El actual ministerio de Trabajo, Justicia y Sanidad se divide en dos que se denominarán de Justicia y de Trabajo, Sanidad y Previsión.

El ministerio de Obras públicas y Comunicaciones se dividirá en dos Departamentos, que se denominarán Ministerio de Obras públicas y Ministerio de Comunicaciones y Marina Mercante.

El actual departamento de Agricultura, Industria y Comercio constituirá dos ministerios, que se denominarán Ministerio de Agricultura y Ministerio de Industria y Comercio.

DOS NOMBRAMIENTOS

La «Gaceta de Madrid» del 20 de Febrero publica un decreto nombrando ministro de Industria y Comercio a D. Plácido Alvarez Buylla, cuya personalidad es bien conocida, tanto como diplomático como hombre de Gobierno, puesto que ya actuó en otras situaciones.

Además, el Sr. Alvarez Buylla pertenece a una familia asturiana de gran raigambre en la provincia.

El mismo diario oficial de aquella fecha inserta otro decreto nombrando ministro de Comunicaciones y Marina Mercante a don Manuel Blasco Garzón, diputado y persona de gran significación.

LA COMPAÑÍA ASTURIANA DE MINAS

Durante el año pasado el precio medio del cinc fué muy aproximado al de 1934, estable-

ciéndose en 8,48 libras oro, contra 8,51. La baja de los costos de producción y la política de economías mantenidas por la Sociedad desde hace varios años, con vistas a adaptarse a los bajos precios del metal, han dado su fruto. El ejercicio de 1935, al parecer, le ha ofrecido resultados más satisfactorios que los del ejercicio anterior, lo que le permitirá una disminución de su pérdida anterior, que en fin de diciembre de 1934 se elevaba a 32.122,657 francos.

EL MONOPOLIO DE CARBONES EN ITALIA

El comercio de carbones en Italia, como se sabe, está monopolizado en su fase de importación. La vida italiana económica, cae en la eutarquía, pero tan rígidamente propugnada que solo a costa de estatificar las actividades de esta índole se consigue. Ese es el caso de los carbones. El monopolio carbonero está abundantemente abastecido y el carbón no escasea por ahora, y a precios moderados. Los importadores privados que quedan, reciben solo limitadas cantidades de carbón inglés. Se trata de un ensayo complementario de su política de comercio exterior que las necesidades de la campaña de Abisinia han obligado a extremar en sus consecuencias y a acelerar en su ritmo.

EL DESARROLLO DEL PUERTO DE GDYNIA

Es acaso este puerto polaco el más moderno del mundo. Hace unos años, por 1925, Gdynia no era más que un puerto, refugio de pescadores que no podía ni soñar con enfrentarse ni hacerle competencia al vecino puerto

de Danzig, por donde sale al mundo el comercio polaco; Danzig está favorecido a este respecto por ser la salida del Vistula que discurre por toda Polonia y es el colector de todo su tráfico interior. Pero Danzig, ciudad libre, no ofrece muchas seguridades para el porvenir y bien pudieran producirse hechos en la política internacional que lo inutilizaran y disminuyeran su importancia para el comercio de Polonia.

Polonia, en previsión de este suceso, comenzó la construcción de Gdynia. Día tras día se llevaron febrilmente las obras de transformación y hoy ha cambiado totalmente el aspecto de aquel rincón costero.

En el transcurso de 1935, se han establecido allí numerosas Compañías de navegación con líneas directas a los puertos de Francia, Inglaterra, Bélgica, España, Italia y el próximo Oriente. La línea Gdynia-América del Sur está servida regularmente por dos trasatlánticos.

Los trabajos de construcción y las instalaciones se prosiguen incansablemente en el puerto polaco: almacenes, frigoríficos astilleros, surgen allí como por ensalmo. Actualmente, según datos aparecidos estos días, las relaciones marítimas de Polonia y el resto del mundo están aseguradas por más de cincuenta líneas de navegación.

CARBÓN ALEMÁN PARA BRASIL

Brasil era un buen cliente de los carbones ingleses, aunque ahora se modifiquen estas lí-

neas tradicionales. Los ferrocarriles Centrales han colocado estos días una orden de cien mil toneladas en Alemania. Hasta hace poco era esta Compañía un magnífico comprador de las empresas galesas. Pero los alemanes han maniobrado habilmente hasta substituirse a sus competidores.

Esto se debe a las anomalías del mercado monetario. Alemania ha apelado al sistema de cambiar mercancía por mercancía, y este expediente primitivo, y teóricamente imperfecto, del trueque le granjea magníficos mercados. Cambia café por carbones, y así arrebató el mercado a Gales. Claro que en este caso, no es solo por eso: los carbones alemanes son 2/6 por tonelada más baratos que los de esta cuenca inglesa.

LA PRODUCCIÓN INGLESA DE CARBONES EN 1935

El Ministerio de Minas ha hecho públicas las cifras de producción de carbones ingleses en el último año. Fueron 222.940.000 tons. El precio resultante por tonelada fué de 13/5 y media. La exportación llegó a 38.714.134 toneladas.

DECLINAN LAS EXPORTACIONES DE CARBONES POLACOS :-: :-:

Las exportaciones de carbones polacos durante el año 1935, fueron 9.177.000 tons.; el año anterior había llegado a 10.404.000 tons. es decir una caída de 11,79 %.



PINTURA PATENTE PARA BARCOS



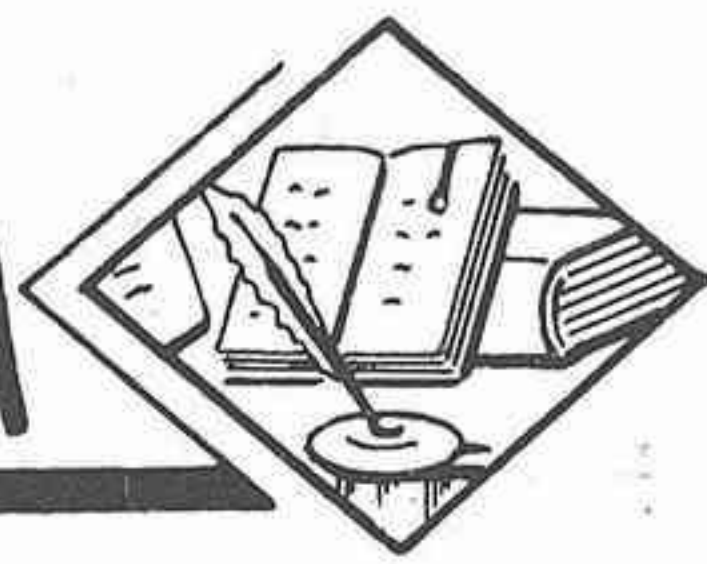
MADRID



PINTURA-ESMALTE ANTICORROSIVA



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



AUTORIZANDO A LA COMPAÑÍA TRANSMEDITERRÁNEA A CLASIFICAR SUS BUQUES EN LA SOCIEDAD GERMANISCHER LLOYD

Ilmo. Sr.: Este Ministerio como resolución a la petición formulada por la Sociedad de Clasificación de Buques «Germanischer Lloyd's», se ha servido disponer, de conformidad con lo informado por la Dirección general de la Marina civil y Pesca, que, para los efectos prevenidos en el artículo 21 del contrato de 8 de abril de 1931, se autoriza a la Compañía Transmediterránea a clasificar sus buques en la Sociedad «Germanischer Lloyd's», siempre y cuando dicha clasificación interese a dicha Compañía.—Madrid, 5-2-1936.

DISPONIENDO SE LIBREN A FAVOR DE LAS COMPAÑÍAS TRANSMEDITERRÁNEA Y TRASATLÁNTICA LAS CANTIDADES QUE SE CITAN POR SERVICIOS PRESTADOS POR LAS MISMAS :: ::

Ilmo. Sr.: Este Ministerio, de acuerdo con lo propuesto por la Dirección general de la Marina civil y Pesca, y estando ejercida oportunamente la crítica del gasto por la Intervención general de la Administración del Estado, ha dispuesto se libre a la Compañía Transmediterránea la cantidad de un millón seiscientos noventa y ocho mil quinientas cuarenta y cinco pesetas setenta y nueve céntimos (1.698.545,78 pesetas) como importe líquido de la subvención de 1.720.917,72 pesetas que le corresponde percibir en el mes de febrero actual, de conformidad con lo establecido en la Orden ministerial de 20 de agosto de 1934 («Gaceta» número 246), y con cargo al capítulo 3.º, artículo 4.º, agrupación 10, concepto único, del presupuesto vigente de esta Dirección general para el primer trimestre del corriente año.

* *
*

Ilmo Sr.: Este Ministerio, de acuerdo con lo propuesto por la Dirección general de la Marina civil y Pesca, y estando ejercida la crítica del gasto oportunamente por la Intervención general de la Administración del Estado, ha dispuesto se libre en firme a la Compañía Trasatlántica la cantidad de un millón doscientas ochenta y tres mil cien pesetas (1.283.100 pesetas), importe líquido de la subvención de 1.300.000 pesetas que le co-

rresponde percibir en el mes de febrero del corriente año, según lo dispuesto en la Orden ministerial de 9 de diciembre de 1935 («Gaceta» núm. 354), y a cuenta de la liquidación que oportunamente ha de formularse; debiendo afectar el abono de este gasto al capítulo 3.º, artículo 4.º, agrupación 9.ª, concepto 2.º, del presupuesto vigente de esta Dirección general para el primer trimestre del año actual.—Madrid, 18 de febrero de 1936.

DISPONIENDO QUE CUANDO UN ARMADOR DESEE INSTALAR UNA ESTACIÓN DE RADIOTELEGRAFÍA A TÍTULO DE PRUEBA LO SOLICITARÁ DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA —

Ilmo. Sr.: No habiéndose previsto en la legislación vigente sobre el uso de estaciones radiotelegráficas a bordo de los buques mercantes, el caso en que la instalación tenga sólo carácter provisional para probar su eficaz funcionamiento,

Este Ministerio, de acuerdo con lo informado por la Dirección general de Marina civil y Pesca, ha tenido a bien disponer lo siguiente:

Cuando un armador desee instalar en un buque de su propiedad una estación de radiotelegrafía o cualquier aparato accesorio de la misma, a título de prueba y por un espacio de tiempo reducido, lo solicitará de la Autoridad de Marina, la que, previo informe del Inspector Radiotelegráfico, extenderá una autorización provisional por un plazo no mayor de quince días, terminado el cual habrán de cumplirse las formalidades que dispone la Orden ministerial de 16 de julio de 1932, o proceder al desmontaje de los aparatos así instalados.

Madrid, 5 de febrero de 1936.

NOMBRANDO INSPECTOR MARÍTIMO DEL ESTADO EN LA COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA A D. CARLOS DE LA CÁMARA Y DÍAZ

Ilmo. Sr.: A propuesta de esa Dirección general, Este Ministerio ha resuelto nombrar inspector marítimo del Estado en la Compañía Trasatlántica, al Inspector Jefe de primera del Cuerpo general de Servicios Marítimos D. Carlos de la Cámara y Díaz, que deberá cesar en la Delegación marítima de Málaga, que actualmente desempeña.

Madrid, 18 de febrero de 1936.

INFORMACIÓN PARA MINAS

LOS CAPATACES DE MINAS

Acaba de celebrar reunión la Asociación de Ayudantes y Capataces Facultativos de Minas y Fábricas Metalúrgicas de Asturias para tratar asuntos importantes para su clase y nombrando la siguiente Junta Directiva:

Presidente: don José María Fernández Solana; tesorero: don Andrés Suárez Cuevas; vocales delegados: Mieres, D. José Sánchez García; Aller: don Rodrigo Fernández; Turón: don Severino García Casielles; Sama: don Ramón Malo; San Martín: don Arturo Castaño González; Ablaña: don José María Fernández Solana; secretario general: don Pancracio García López.

EXPROPIACIONES

Visto la instancia presentada por la Sociedad «Hullera Española», en solicitud de que se aplique la ley de expropiación forzosa para la ocupación de la finca llamada «Las Murias», sita en la Felguerosa (Moreda), propiedad de Manuel Tra-

piella Alonso, para destinarla a instalación de planos trincheras, escombreras y otros usos de la explotación de las minas que componen el «Grupo Legalidad».

A propuesta de la jefatura de minas y de conformidad con el párrafo segundo del art. 2.º del Real decreto de 28 de diciembre de 1927, se dispone que en el término de 15 días, exponga el expropiado contra la necesidad de la ocupación que se inserta, lo que crea conveniente a la defensa de sus derechos.—(B. O. de 14 febrero 1936).

SOLICITUD DE REGISTRO

D. Elías Coto Braña, vecino de Sama de Langreo, ha presentado solicitud de registro de 31 hectáreas de la mina de hulla que se conocerá con el nombre de «Delfina», sita en el paraje llamado El Mofoso, parroquia de Tolivia, concejo de Laviana.

Fué admitido este registro con el número 23.885.—(B. O. 21 de febrero de 1936.)



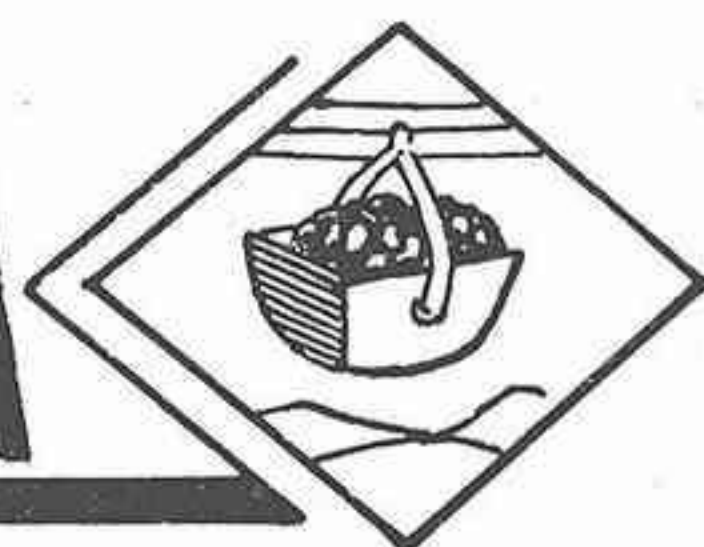
DEUTZ
OTTO
LEGÍTIMO

COMPañIA ESPAÑOLA DE MOTORES DEUTZ
OTTO LEGÍTIMO, S. A.

Serrano, 16, 1.º — MADRID — Apartado 360



LEGISLACIÓN MINERA



DISPONIENDO QUE EL PÁRRAFO SEGUNDO DEL ART. 224 DEL REGLAMENTO PARA EL RÉGIMEN INTERIOR DE LAS MINAS DE ALMADÉN Y ARRAYANES QUEDE REDACTADO EN LA FORMA QUE SE INDICA

Ilmo. Sr.: A propuesta del Consejo de Administración de las minas de Almadén y Arrayanes,

Este Ministerio ha dispuesto modificar el párrafo segundo del artículo 224 del Reglamento vigente para el régimen interior de las citadas minas, fecha 28 de enero de 1928, el cual queda redactado en la siguiente forma:

«No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, en tanto no quede extinguido el personal que tenga derecho a figurar en los Escalafones que en el mismo se mencionan, las vacantes de entivadores teóricos de primera clase se cubrirán con los de segunda clase, y las de éstos por aspirantes, por rigurosa antigüedad en su respectivo Escalafón, siempre que no tengan ninguna nota desfavorable en sus hojas de servicios, cuenten con la aptitud profesional suficiente para realizar su labor a juicio del Servicio técnico, y no presenten signo de hidragirismo, reuniendo las condiciones psicofisiológicas establecidas por el Servicio Sanitario, al efectuar el reconoci-

miento de los interesados a los efectos de este precepto, aun cuando los obreros hayan estado sometidos a tratamiento de la enfermedad profesional».

Madrid, 13 de febrero de 1936.

NOMBRANDO JEFE DEL DISTRITO MINERO DE GUIPÚZCOA A D. ANTONIO MODESTO DEL VALLE Y LERSUNDI

Ilmo. Sr.. Este Ministerio, de conformidad con la propuesta formulada por el Consejo de Minería y lo dispuesto en las normas primera y séptima de la Orden ministerial de 21 de junio de 1934, que regula la provisión de destinos en el Cuerpo de Minas, ha tenido a bien nombrar Jefe del Distrito minero de Gipúzcoa, cargo que se hallaba vacante, a don Antonio Modesto del Valle y Lersundi,

Jefe de segunda clase del Cuerpo Nacional de Minas, afecto en la actualidad como Jefe al Distrito minero de Almería, por ser el más antiguo de los solicitantes a la mencionada plaza; debiendo publicarse este nombramiento en la «Gaceta de Madrid» a los efectos prevenidos en el artículo 68 de la ley Electoral.

Madrid, 10 de febrero de 1936.

NOMBRANDO SECRETARIO GENERAL DEL SERVICIO DE MINAS A DON MATÍAS IBRÁN CÓNsul — — —

Visto el informe del Consejo de Minería relacionado con



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

la provisión de la Secretaría general de los Servicios de Minas y el emitido por la Asesoría pública,

Este Ministerio ha tenido a bien nombrar, en virtud de concurso de méritos, Secretario general del Servicio de Minas al Ingeniero Jefe de primera clase del Cuerpo Nacional de Minas, afecto en la actualidad como Jefe a la Sección de Minas e Industrias Metalúrgicas, D. Matías Ibrán Cónsul, quien percibirá el sueldo anual de 15.000 pesetas, computándose para el mismo el que por razón de su categoría de Ingeniero Jefe de primera clase percibe en la actualidad, y las 3.000 restantes con cargo al capítulo 1.º, artículo 2.º, grupo 11 y concepto 18 del vigente presupuesto de este Ministerio; publicándose este nombramiento en la «Gaceta de Madrid» a los efectos del artículo 68 de la ley Electoral.

ANUNCIANDO HALLARSE VACANTE LA PLAZA DE JEFE DEL DISTRITO MINERO DE ALMERÍA — —

Vacante la plaza de Jefe del Distrito minero de Almería,

Esta Subsecretaría ha tenido a bien disponer se anuncie la provisión de la misma entre Ingenieros Jefes del Cuerpo Nacional de Minas, en servicio activo, de acuerdo con lo que dispone la Orden ministerial de 21 de junio de 1934 («Gaceta» del 24).

Los aspirantes a la referida vacante la solicitarán de la Sección de Personal de los Cuerpos facultativos y especializados (Subsección 1.ª «Personal de Minas») de esta Subsecretaría, durante el plazo de veinte días hábiles, por el conducto reglamentario de sus Jefes, a contar del día siguiente al de la publicación de este anuncio en la «Gaceta de Madrid», y expirando el mismo a las trece horas del día en que corresponda el vencimiento.

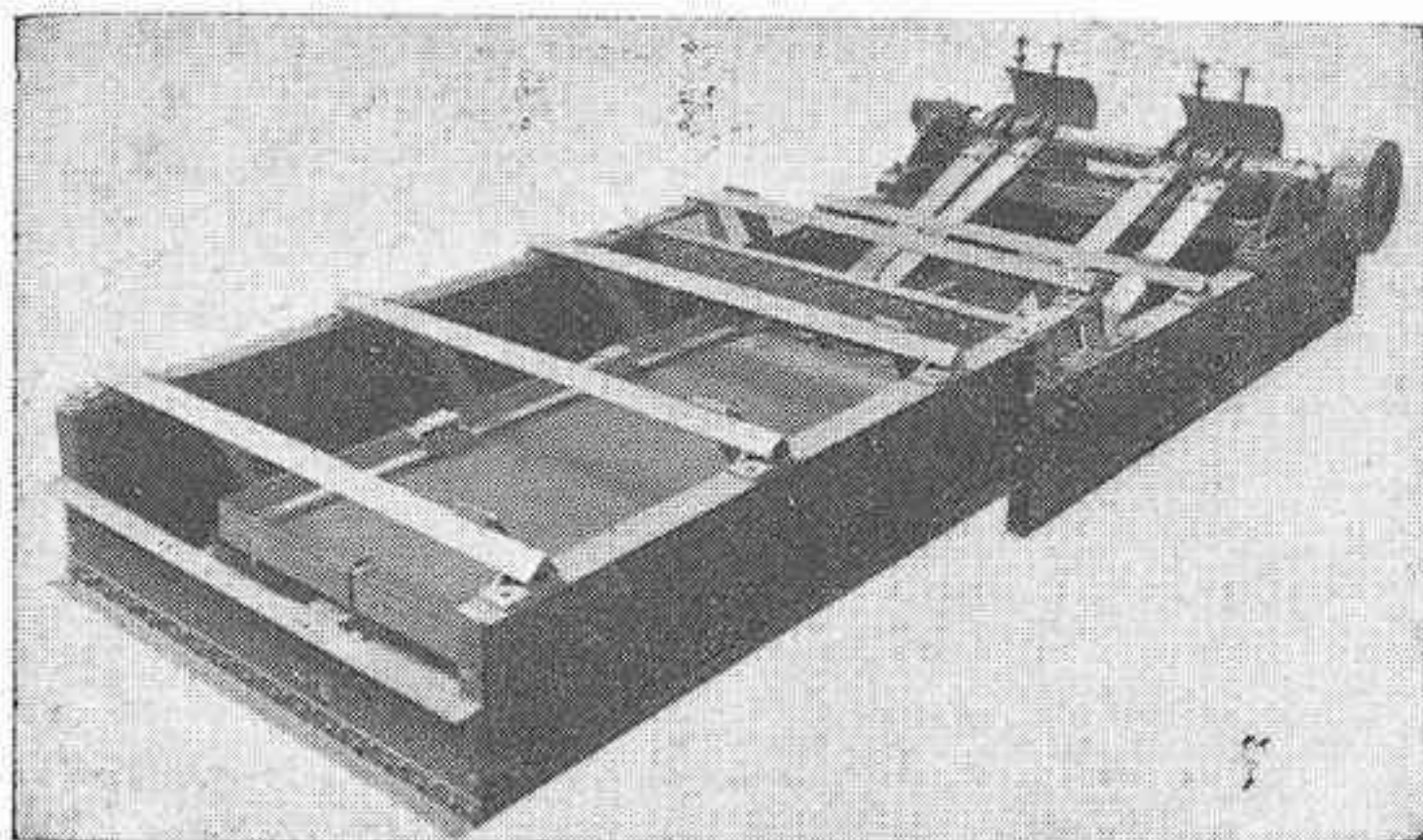
Madrid, diez y ocho de febrero de mil novecientos treinta y seis.

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

BONITZ HERMANOS

**FABRICA DE COLORES, PINTURAS,
— BARNICES Y SECANTES —**

Apartado 105 MALAGA Teléfono 2828



Mauricio Ruiz de Velasco

Lavaderos por gravedad y flotación para carbones y minerales.—Cajas de nivel lleno en batería y reolavado para todos tamaños.—Cribas sobre balistas hasta capacidad de 50 tons. hora, sin competencia en economía de coste y funcionamiento.
Instalaciones de flotación.

Elcano, núm. 2

Teléfono 19.518

—◆◆◆ BILBAO ◆◆◆—

S. A. Depósito de Carbones de Tenerife

— GIJÓN —

CARBONES

Consignatarios :-: Fletamentos

Agencia de las Compañías Hamburguesas

(Servicio directo a CUBA y MEXICO)

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

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

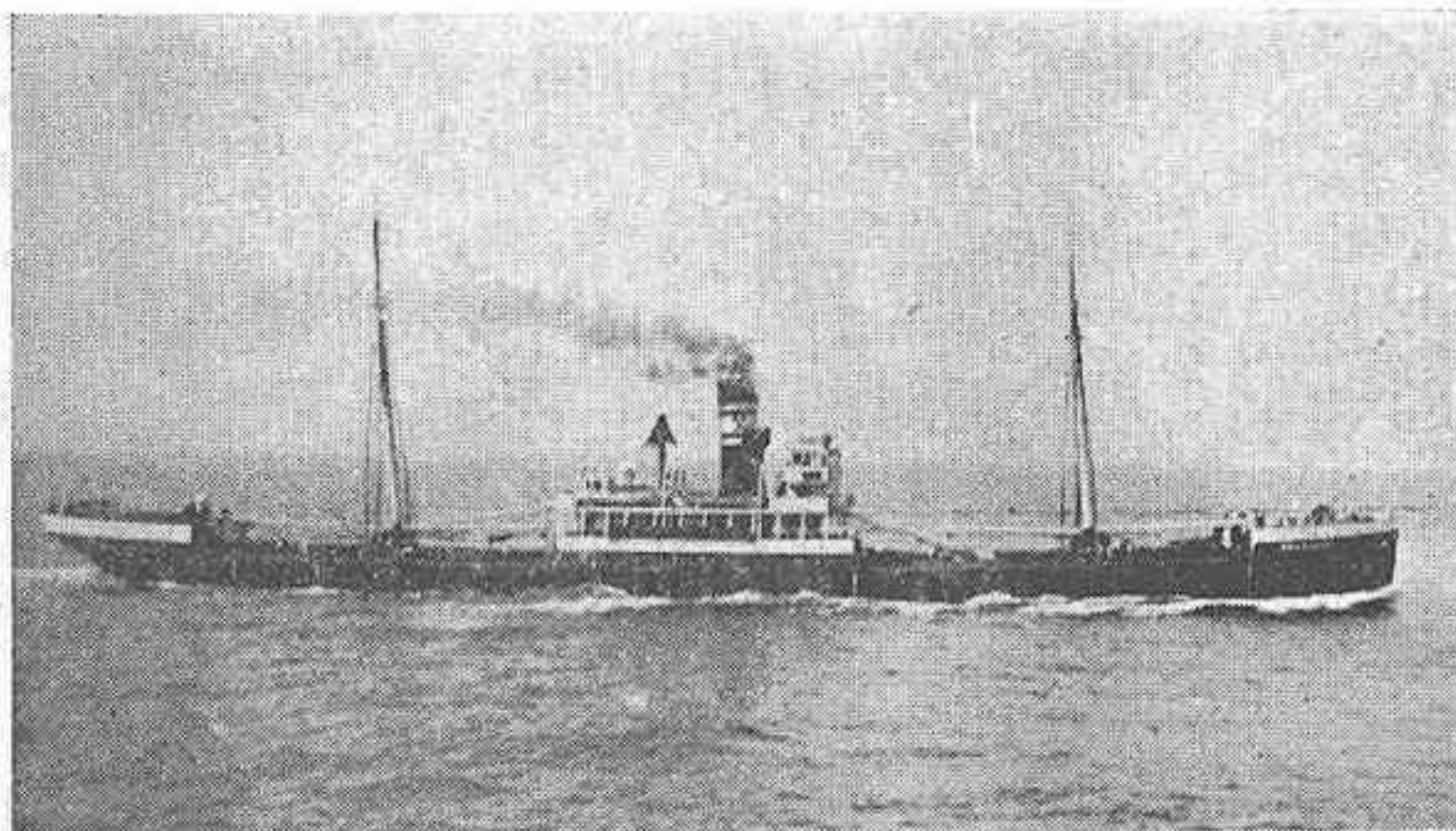
Esta Compañía tiene a su cargo las estaciones de la casi totalidad de los buques españoles de pasaje, carga y pesca, y posee la exclusiva en España para la explotación de dichos aparatos

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: Pi y Margall, 16; Gijón: Instituto, 4 y 6; Pasajes de San Pedro: Ernio-Ernea, Carretera de San Pedro; Vigo: Tomás Alonso, 363 (Bouzas); Huelva, José Canalejas, 31; Las Palmas: Juan Rejón, 82; (Puerto de la Luz); Santander: Calderón, 34, o a sus agentes: D. Alberto Alonso Berrueta, Usandizaga, 23, San Sebastián; D. Santiago Montenegro Costas, Giner de los Ríos, 31, Vigo; D. Francisco Beviá Berenguer, Maestro Marqués, 13, Alicante; D. Guillermo Alonso, Méndez Núñez, 16, Santander; J. & J. Llorens Ebrat, Plaza de Orense, La Coruña.

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



JOAQUIN VELASCO

LANGREO, 2

— GIJÓN —

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

VAPORES:



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

DOMINGO MUMBRÚ

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS
BARCELONA

Telegramas } DOBRÚ
Telefonemas }

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

VICENTE LLORET BUFORN

SUCESOR DE
VICENTE LLORET MARTINEZ

Fábrica de hilo, redes, trenzas y piolas para almadras, cabos y malletas de grandes dimensiones de cáñamo

Villajoyosa (Alicante)

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 MARINA Y CARBÓN que incluyan el sobre que lo pruebe se les enviará por la cantidad de 11 PESETAS.

SENABRE

CORDELERÍA Y REDES
VAPORES PESQUEROS

VILLAJOYOSA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

TELÉFONOS:

CADIZ: Plocía, 13.

N.º 2734

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

N.º 2724

VILLAJOYOSA (Casa Central).

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

JOSE MARIA CANDINA

EN SUCESIÓN

CONSIGNATARIO DE BUQUES
FLETAMENTOS :-: SEGUROS
COMPRA-VENTA DE BUQUES

Dirección telegráfica: CANDINA

TELÉFONO N.º 11.721
APARTADO N.º 520

Campa de Albia, 1 **BILBAO**

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, cabrías, 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.

Grandes talleres de construcción de trenes voladores, autovías, 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

SOCIEDAD INDUSTRIAL ASTURIANA

FABRICAS DE MOREDA Y GIJON

ACERO Siemens básico de todos tamaños, lingotes de fundición y afino :-: ALAMBRES brillantes recocidos, galvanizados y cobrizados : : ACEROS al crisol para herramientas, limas y barrenas de minas :-: HIERROS Y ACEROS laminados y palanquilla para machines :-: LLANTONES para la fabricación de hoja de lata, formas comerciales usuales ::: CARRILES, chapas, machines de hierro y acero :-: VIGAS y formas U.

Espino artificial, puntas de paris, hoja de lata

Para la correspondencia y pedidos dirigirse al Director de las

Fábricas de MOREDA y GIJON. - GIJON (Asturias)

Apartado 26 :: Telegramas: Moreda y Gijón

Fábrica de Metales de Lugones

ALAMBRE de cobre electrolítico de todos los diámetros

Id. de bronce silencioso » » » »

Id. de latón » » » »

BARRAS de cobre de todos los diámetros

Id. de latón » » » »

CHAPAS de latón de todas dimensiones

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

Minas de Carbón en Aller (Moreda)

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

Minas de Hierro en Belmonte

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

Telegramas y Telefonemas: TARTIERE

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.

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

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

ELECTRO-SOLDADORA ASTURIANA

Director: D. PEDRO SABANDO

SOLDADURA ELÉCTRICA

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

Tren flotante :-: Lancha «Electra»

Tren terrestre transportable

Oficinas: Covadonga, 24, bajo TELÉFONO 1743

Dirección telegráfica: JAENICKE

GIJÓN

S. A. ESPAÑOLA DE LUBRIFICANTES

ACEITES, GRASAS Y EFECTOS NAVALES IMPORTACIÓN DIRECTA

DEPÓSITO PARA ASTURIAS

Vda. de DIEGO MURILLO

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

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

TALLERES DE G. RIERA

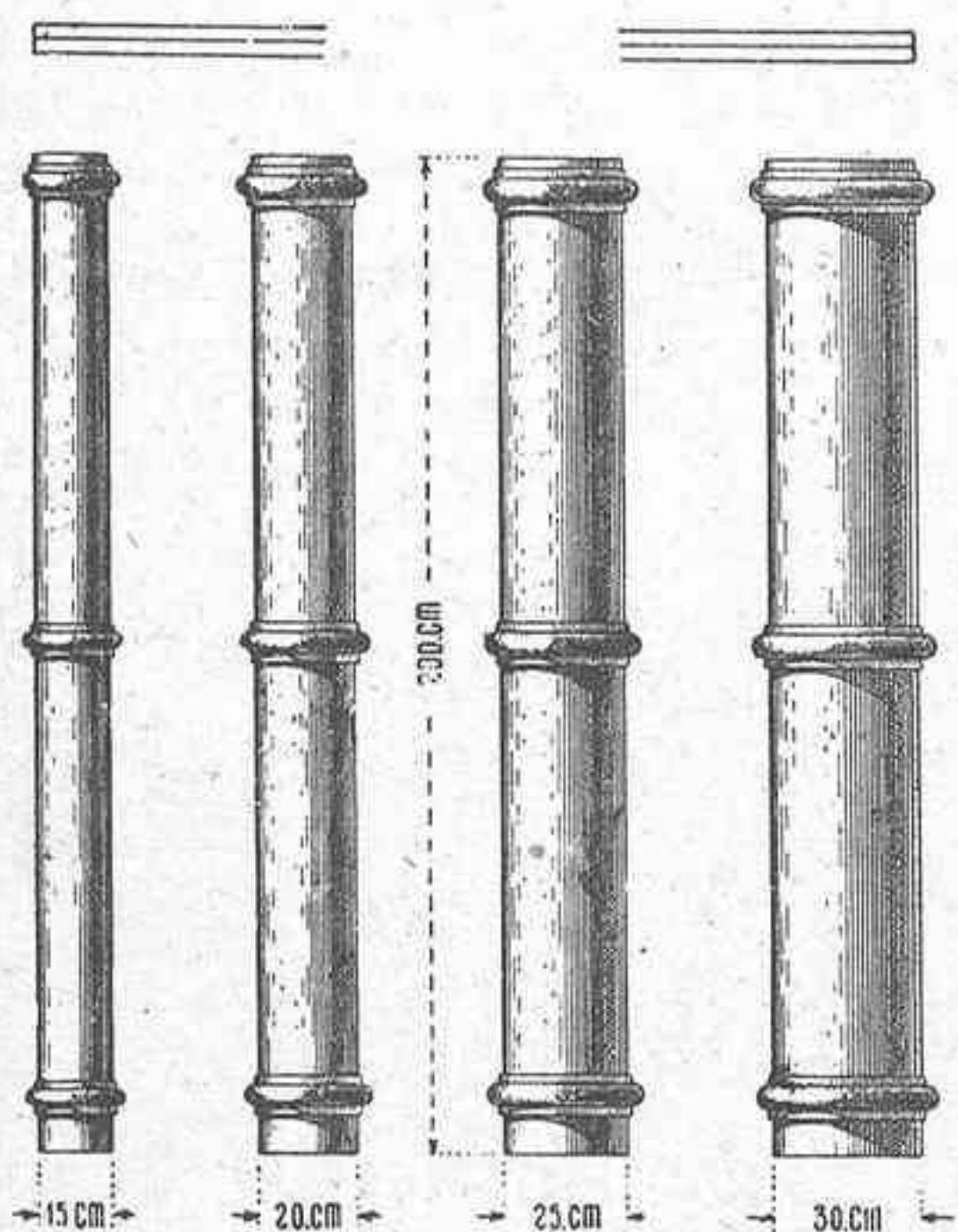
— GIJÓN —

(Próximos al puerto del Musel)

Teléfono 34-44

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

□□ Tubos de ventilación de Minas □□



DIAMETRO	ZINC N.º	PESO KGS. METRO
15 cm.	14	3'000
20 »	»	4'050
25 »	»	5'250
30 »	»	6'250

Los tubos de zinc son ligeros, resistentes, y más baratos que los contruídos con otros materiales.

Una vez deteriorados, la Fábrica los adquiere de nuevo, abonando por ellos el 20 por ciento, aproximadamente, de su valor.

Aunque las dimensiones corrientes son las indicadas más arriba, se fabrican de todas las medidas, a petición del comprador. Se facilitan codos con arreglo a croquis.

Pídanse precios a

Real Compañía Asturiana de Minas. S. A. Belga
AVILÉS

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**

ANTONIO SUARDIAZ VALDÉS

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

Servicio de cabotaje entre puertos del Cantábrico

FLOTA

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

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. Sloman 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

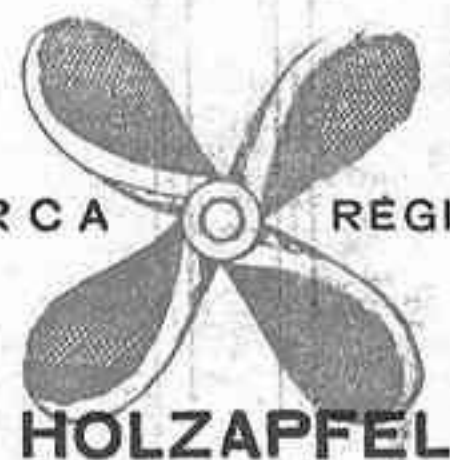
C.ª Española de Pinturas "INTERNATIONAL" S. A.

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 40 por 100 de la flota mundial emplea esta patente.

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

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

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

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

«FUNNEL PAINT». — Pintura ignífuga para chimeneas.

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

«DANBOLINA»: «LAGOLINE», Esmalte «SUNLIGTH»,

«UNION JACK», «ESMALTES PARA JUGUETES»,

«PINTURAS Y BARNICES SECADO AL AIRE LIBRE Y A LA ESTUFA», «BEDSTEAD PAINT»

(pintura para camas), «FURNITURE VARNISH»,

«FURNITURE» ENAMEL» (barniz y esmalte especiales para muebles), «MOTOR PAINT», Pinturas

decorativas «LAGOMAT», Pintura al agua «ODICO» (preciosos colores permanentes), Esmaltes y

Barnices «INTERLAC» a la nitrocelulosa y demás

productos nitrocelulósicos, «INTERPAST» A. y B.

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

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

Oficinas:
Ibáñez de Bilbao, 8
BILBAO

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

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