



AÑO VI

GIJON 1.º DE MARZO DE 1935

NÚM. 104

CEMENTOS FRADERA, S.A.

PORTLAND ARTIFICIAL LANDFORT



DESPACHO: RONDA DE LA UNIVERSIDAD, 31

BARCELONA

Teléfono n.º 13067

DIRECCIÓN TELEGRAFICA: "LANDFORT"

EFECTOS NAVALES Y LUBRICANTES MONASTERIO (S. A.)

ALMACENISTAS DE EFECTOS NAVALES

IMPORTADORES DE ACEITES
Y GRASAS LUBRIFICANTES

Lubrificantes MONASTERIO Marca (Registrada)

Telegramas y Telefonemas: MONASTERIO

TELÉFONO 27-00 + APARTADO N.º 60

Marqués de San Esteban, n.º 22

GIJON

APARTADO 90

TELÉFONO 24-00

A. PAQUET

TELEG } PAQUET
TELEF }

CONSIGNATARIO

MUELLE, 2-4-6 - GIJÓN

AGENTE DE ADUANAS

Compañía Trasmediterránea

C.º G.º Transatlantique

PENÍNSULA - AFRICA - CANARIAS

CUBA - MEJICO - ESTADOS UNIDOS

AGENCIA CONSULAR DE FRANCIA

“SHELL”

“FLINTKOTE”

LUBRIFICANTES Y ASFALTOS

ANTICORROSIVO - IMPERMEABILIZANTE - AISLANTE

EMULSIONES “COMPAS” ASFÁLTICAS

LISBOA PORTUGAL

MANUEL LLORET Y BOU

Praça Duque da Terceira, 25-26-27

CONSIGNATARIO de BUQUES (Unico Consignatario español en Portugal)

Agente de la Compañía Transatlántica-Barcelona

Telegramas: “LLORET” - Teléfono 26447 - Apartado 332

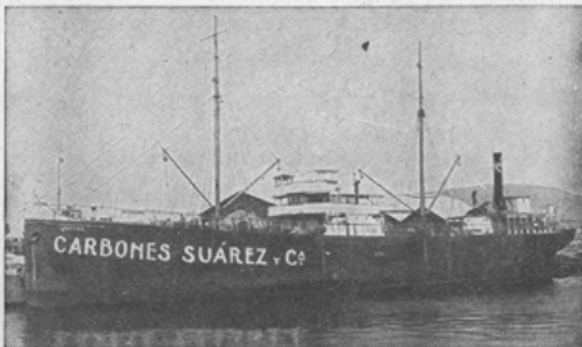
Reservado para la leche en polvo

“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)



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

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

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

Especialidad en Buques pesqueros

SENABRE

CORDELERÍA Y REDES
VAPORES PESQUEROS

VILLAJYOUSA (ALICANTE)

DEPÓSITOS EN:

CADIZ: Plocía, 13.

BOUZAS (Vigo) Avenida E. Cabello.

VILLAJYOUSA (Casa Central).

TELÉFONOS:

N.º 2734

N.º 2724

N.º 7

TELEGRAMAS: «SENABRE»

“ASTURIAS MARÍTIMA”

TARIFA DE ANUNCIOS POR INSERCIÓN

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

FILATURAS VALENCIANAS REDÓN, S. A.

Fábrica en Paterna - Telf. 22



Valencia, Ruiz de Lihory, 7 - Telf. 15453

Fabricación es—pecial conpatente de
invención y procedimiento exclusivo
de elaboración—de HILOS DE CÁ-
ÑAMO BLINDADOS con la total in-
tegridad y largo de fibras, PARA LA
CONFECCIÓN DE TODA CLASE DE
ARTES DE PESCA



Confección de Artes para la Pesca
de «PAREJA», «TRAWLER», «BA-
CA» y demás aparejos de arrastre.
Piolas, palangres, Trasmallos, Son-
das, Malletas, etcétera, etcétera,
Las características de nuestros gé-
neros son la calidad insuperable y
los mejores precios.



"EL ÁNCORA"

EFFECTOS NAVALES

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

ARTÍCULOS DE PRIMERA CALIDAD

GIJÓN
MUELLE, 30

TELÉFONO 31-38

Direc. Telg.: ÁNCORA

BANCO MINERO INDUSTRIAL DE ASTURIAS GIJÓN

CAPITAL: 10.000.000 DE PESETAS

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

Compra-venta de monedas y billetes extranjeros
CAJA DE AHORROS

Intereses que abona: 3 por 100 anual

Dirección Telegráfica: BANMINAS

ABAITUA Y COMPAÑIA

Representantes de la Sociedad Metalúrgica DURO - FELGUERA

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

SEGUROS MARÍTIMOS

Telegramas "Abaituaco" - Teléfono 15.755

BILBAO - Plaza Elíptica, n.º 1

ANTONIO T. VEGA

GIJÓN

Consignación y fletamento de buques

Seguros marítimos

Suministro de carboneras en todos los puertos

Corredor para la compra-venta de buques

Agentes en todos los puertos

DIRECCIONES

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

LIQUIDADOR DE AVERÍAS

LUIS HERMIDA HIGUERAS

CONSULTOR MARÍTIMO

MANUEL CORTINA, 10
MADRID

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: SAIREVA
TELÉFONO 35.577

"Fundición Guillermo"

Funde piezas hasta 1.500 kilos de peso en hierro y bronce

Garantiza piezas exentas de poros

TELÉFONO 1831

Taller:

Marqués de San Esteban
Vías de Fomento

APARTADO 220

GIJÓN

VAPORES COSTEROS (S.A.)

BILBAO

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



VAPORES

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

FLETES ECONÓMICOS

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



AÑO VI

GIJON 1.º DE MARZO DE 1935

NÚM. 104

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: APARTADO 232

LA CRISIS NAVIERA

EL PROYECTO DE LEY DE COMUNI- CACIONES MARÍTIMAS

Noticia un tanto halagadora llega a nosotros y ésta es que la Comisión encargada del estudio del proyecto de ley de Comunicaciones e Industrias Marítimas dará un dictamen en breve plazo, y que seguidamente pasará a las Cortes para su discusión. Tal noticia no puede menos de congratularnos, y por ello deseamos tenga confirmación inmediata, puesto que así se evitará el camino catastrófico que lleva nuestra Marina mercante, la cual arrostra desde hace tiempo las más difíciles circunstancias que puedan darse a una industria, llegando a una situación verdaderamente angustiosa.

El proyecto tiene gran transcendencia nacional, de la que aquí nadie se ha dado cuenta por el hecho de que España vive completamente alejada del mar. Pero si es aprobado sin grandes modificaciones, será esta Ley el más importante ensayo de economía dirigida

realizado en este país, aunque es preciso no ocultar que tiene defectos y omisiones de bulto, como sucede con el cabotaje restringido, verdadera cenicienta de la navegación que, principalmente, se realiza desde Asturias con transporte de carbones y del que no se ocupa el referido proyecto; por cierto que esta flota, constituida en su mayoría de buques viejos y antieconómicos, se ve obligada a hacer frente a las más irrisorias cotizaciones de tipos de flete, que no ya paulatinamente, sino con alguna celeridad van arruinando a los armadores de estos buques, los cuales no tienen más camino que amarrar o continuar en dicho tráfico, puesto que otros mercados están vedados para sus unidades, por la competencia que se les hace, de lo que resultan imposibles para ellos.

Nadie ignora el torpe desenvolvimiento de los mercados marítimos, donde la bandera es-

pañola lleva la peor parte en la reñida lucha para la conquista de fletes, lo cual da lugar a que haya hoy día más de 200.000 tons. de buques amarrados en diferentes puertos de la Península, cifra enorme si se tiene en cuenta que es el 45 por 100 de nuestra flota. Y esto ocurre mientras que de los catorce millones de tons., medio anual del tráfico marítimo que tenemos, el 15 por 100, es movido por barcos extranjeros.

Ningún resurgimiento ni siquiera un pequeño bienestar puede esperarse para nuestra marina mercante hasta que una ley ampare debidamente dicha industria, sino en la cuantía que lo están haciendo en otros países, donde no se escatima en darle protección, rayana en la exageración y subsidios hasta viciosos, por lo menos con una legislación atemperada y como aconseja el rumbo que lleva el tráfico marítimo mundial.

Nuestra flota es en un 40 por 100 vieja e ineficiente, constituida por buques adquiridos a los exorbitantes precios que regían hace diez y ocho años, unidades cuya explotación es ahora imposible. De ahí que una de las primordiales medidas a ejecutar sea la de su renovación hasta conseguir una flota que pueda satisfacer todas las necesidades y que esté en condiciones de reconquistar aquellos mercados perdidos, que representan una falta considerable en los ingresos, la cual se eleva a muchos millones.

La instauración del Crédito Marítimo será la clave con la que se pueda realizar esta renovación y una vez conseguida se obtendría

a la vez nuestra independencia económica, de la que carecemos por falta de una verdadera flota propia. Además, que con ello se daría vida a los astilleros nacionales, en su mayoría paralizados y con 22.000 obreros en paro forzoso, los que en gran parte volverían al trabajo y también aquellos que vacan procedentes de las diversas industrias proveedoras de materiales empleados en la construcción naval, a las que se daría bastante actividad.

No hay duda que el proyecto de Ley de Comunicaciones marítimas será un buen paliativo para los sufrimientos que lleva soportando nuestra marina mercante, y por eso esperamos, con la natural impaciencia, su aprobación, que ya se nos está haciendo bastante prolongada; pues vemos cómo la flota española, ya en sí exigua y anticuada, está quedando reducida a una verdadera insignificancia, cabiéndonos la vergüenza de ocupar el decimonoveno puesto como país marítimo.

Si tenemos en España astilleros en condiciones de construir unidades que en nada tienen que envidiar a las del extranjero; si tenemos personal obrero y técnico debidamente capacitado para estas obras, que está pidiendo trabajo en que ocuparse y, si por último, se evita que vayan al extranjero 40 millones de pesetas de fletes que perciben buques de bandera que no es nacional, ¿a qué esperamos, pues?

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



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



MERCADO DE FLETES



Persiste en este mercado la misma paralización ya apuntada en las últimas quincenas, transcurriendo los días sin que salgan nuevas órdenes para cumplimentar. Los continuos temporales desencadenados durante el pasado mes están causando grandes retrasos en la navegación, puesto que debido a ellos la mayoría de los buques se encuentran detenidos en puerto o arribados, sin poder terminar sus viajes. Esto ha dado motivo para que no haya de momento tonelaje disponible y que en los últimos días del mes pasado se presentaran algunas solicitudes para fletar barcos de reducido porte y con urgencia en el cargue; órdenes, por cierto, contadas, y no en la cuantía que debiera ser después de las considerables demoras que sufren los buques, lo cual patentiza sobradamente a qué extremo llega la quietud del mercado.

La demanda continúa casi exclusivamente dirigida para buques de pequeño porte que fletan con destino a puertos de Galicia y el Cantábrico. Para el Sur y Mediterráneo son raras las solicitudes de tonelaje, pues los car-

gamentos de carbón que se embarcan para aquellas direcciones son de contratos cif que tienen los mineros con las industrias consumidoras y que transportan por lo general buques de propiedad de las mismas empresas hulleras.

Los tipos de flete se mantienen sin variación alguna, ya que los navieros, como se ha dicho en otras ocasiones, no admiten fletes más reducidos que los actuales. Pero es de suponer que ante la escasez de tonelaje disponible para la primera decena de marzo, a causa de los motivos antes apuntados, se manifieste en las operaciones de los próximos días para los buques pronto listos algún pequeño mejoramiento en los precios.

También carecen de suficiente animación los viajes de retorno, que para los puertos de Asturias están limitados a cargamentos de madera para minas. Para otros destinos del Cantábrico y Galicia, hay alguna demanda de sal y también ofertas de pequeñas partidas de cemento. Pero de todos modos, ningún atractivo para los navieros tienen estos viajes, dado los bajos fletes que se proponen.

ALGUNAS DE LAS OPERACIONES QUE SE HAN REALIZADO ULTIMAMENTE

GIJÓN a

San Sebastián . . . — Vp.	600 ts.	Ptas. 11,50	Norte
Id. »	400 ts.	» 12,—	Langreo
Bilbao —	600 ts.	» 10,—	Id.
Id. »	400 ts.	» 11,—	Id.
Ferrol —	200 ts.	» 10,50	Norte
Coruña —	200 ts.	» 10,50	Langreo
Vigo —	800 ts.	» 10,75	Norte
Id. —	540 ts.	» 14,75	Langreo
Villagarcía —	300 ts.	» 15,—	Norte
Motril —	1.600 ts.	» 14,—	Langreo
Cartagena —	2.200 ts.	» 14,25	Id.
Valencia —	4.000 ts.	» 13,50	Norte

PRAVIA a

Pasajes — Vp.	800 ts.	Ptas. 11,—
-------------------------	---------	------------

Bilbao — Vp.	3.000 ts.	Ptas. 7,—
Id. — »	800 ts.	» 8,—
Santander — »	850 ts.	» 7,—
Coruña — »	800 ts.	» 10,—
Vigo — »	800 ts.	» 12,—
Sevilla — »	2.000 ts.	» 14,50

AVILÉS a

Pasajes — Vp.	640 ts.	Ptas. 11,—
Vigo — »	750 ts.	» 10,75

RETORNOS:

Villagarcía-Musel — Vp.	500 ts.	pinos	Ptas. 10,—
Vegadeo-Musel . . . — »	180 ts.	id.	» 10,—
Bilbao-Gijón — »	100 ts.	abonos	» 8,50

HIJOS de CASIMIRO VELASCO

Telegramas y Telefonemas: CASIMIRO

Apartado núm. 67

GIJON

Teléfono 32-00

AGENTES DE LAS LÍNEAS DE NAVEGACIÓN:

NORDDEUTSCHER LLOYD
LLOYD ROYAL BELGE
DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESELLSCHAFT «NEPTUN»
Wm. H. MULLER & C.^o
THE ISAACS LINE (EN GIJÓN Y BILBAO)
GANS STEAMSHIP LINE
CORRESPONSALES DE LA AMERICAN EXPRESS C.^o

AGENCIA DE ADUANAS

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

CASA EN BILBAO:

Barroeta Aldamar, 2-1.^o

Teléfono 18315

Telegramas: "CASMIR"



FEDERICO G. FIERRO

ARMADOR Y CONSIGNATARIO
Comisionista y Agente de Aduanas
Banquero

Carbones - Seguros - Fletamentos
Cementos-Agua potable para buques

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

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

TELÉFONO núm. 20

Dirección Telegráfica y Telefónica: FIERROS
SAN ESTEBAN DE PRAVIA

TALLERES DEL ASTILLERO

SOCIEDAD ANÓNIMA
ASTILLERO (Santander)

MATERIAL PARA FERROCARRILES
Vagones, puentes, grúas, cambios y cru-
zamientos de vías, material
para señales, etc.

DIQUE SECO

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE BUQUES
CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES DE
MÁQUINAS, CALDERAS, ETC.

MAQUINARIA Y MATERIAL PARA OBRAS
PÚBLICAS Y PUERTOS

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: TALLERES
DIRECCIÓN POSTAL: APARTADO N.º 10

ASTILLERO (SANTANDER)

TELÉFONO NÚM. 20

DESTILACIÓN DE LA HULLA EN PETRÓLEO

El Departamento de investigación científica de Inglaterra aplicada a la industria acaba de publicar su informe del año 1934 en un copioso e interesantísimo tomo. La misión de este organismo consiste en adaptar a las necesidades de la industria los conocimientos científicos. Su radio de acción alcanza no sólo a la industria propiamente dicha, sino a casi todos los aspectos de la actividad económica. Durante el último año se han conseguido aplicaciones tales como la obtención de petróleo del carbón, por el procedimiento de la hidrogenación, el descubrimiento de la lana inenocogible, el de los tejidos de celofane, que no interceptan, sino que transmiten los rayos ultravioleta del sol, etc., y el informe anual ofrece, ahora, un resumen general sobre los trabajos de todo el año 1934, durante el cual las industrias inglesas han cooperado con 200 mil libras al sostenimiento del «Departamento»; más que en ninguna otra ocasión precedente. El Gobierno ha contribuido con casi otro tanto. Para el año 1935. El Gobierno ha ofrecido aumentar su subvención, si la industria hacía lo mismo. La respuesta ha sido inmediata y generosa. Sólo la industria algodónera, a pesar de la grave crisis que atraviesa (o tal vez por ello), ha aumentado en 38 mil libras la subvención al laboratorio de investigación sobre el algodón.

Uno de los descubrimientos más interesantes es el de la madera sintética hecha con productos de alquitrán. La «Imperial Chemical Industries» ha comenzado a fabricarla. Con ella se están fabricando ya cajas de aparatos de radio y relojes, entre otros artículos de adorno. Es posible que no pase mucho tiempo antes de que comiencen a fabricarse toda clase

de muebles. Tiene sobre las limitadas bellezas de la madera, las ilimitadas y artificiales de la química. Puede hacerse del color, gama, calidad que se quiera. Su precio, fabricada en grandes proporciones, resultaría más bajo que el de la madera ordinaria.

El Laboratorio de Física, departamento hidrogénico, ha obtenido valiosos resultados de una investigación sobre la forma de las quillas de los buques en relación con el efecto de las olas y la resistencia del aire. Otro departamento del mismo laboratorio está haciendo importantes pruebas sobre el empleo de aceros bajo altas temperaturas. En los túneles de corrientes de viento se están realizando ensayos para lograr un procedimiento que les permitan a los aeroplanos aterrizar más despacio.

En el Laboratorio de Construcción, se están realizando durante todo el año, en cooperación con varias sociedades constructoras, investigaciones y pruebas sobre temas tales como la construcción con acero, los métodos para incrementar la resistencia del cemento concreto y el portland contra los efectos de la lluvia y la temperatura, los problemas de calefacción y ventilación, del ladrillo y la teja, etc., así como la prueba de materiales de construcción incandescentes. Este último aspecto de la investigación se lleva por cuenta de las compañías de seguros contra incendios.

El Laboratorio de Transportes se ha ocupado con problemas de la cimentación y conservación de las carreteras, así como de su asfaltado.

El mismo día que se ha publicado el informe anual del Departamento de investigación científica aplicada a la industria, se ha inaugurado la primera fábrica destinada a convertir

en realidad el más grande descubrimiento del «Departamento»: la obtención de petróleo del carbón. Sin que la prensa inglesa dijera ni una sola palabra sobre tan grande e importante acontecimiento, pues todo el proceso se lleva dentro del más estricto secreto.

La fábrica se encuentra instalada en un campo a las orillas del río Tees, cerca de la aldea de Billingham, la fantástica «ciudad» de la química, donde la «Imperial Chemical Industries» ha establecido su enorme complejo fabril. En el mismo centro de la enorme área que ocupan las fábricas de la I. C. I., cuya circunferencia alcanza 15 kilómetros, está, estrictamente guardada y vigilada, la refinería para la transformación del carbón en petróleo. La I. C. I. ha invertido en ella alrededor de 3.000.000 de libras y ocupa ya actualmente una gran cantidad de obreros y, en junio, cuando la instalación haya sido completada y comience a funcionar a pleno pulmón, ocupará más de 1.500.

Esta fábrica constituye el primer gran intento que se hace en el mundo para convertir el decadente rey carbón en el pujante y conquistador petróleo. El Gobierno británico ha ofrecido la garantía de que el petróleo fabricado de carbón inglés gozará de una bonificación de cuatro peniques por galón respecto al petróleo que se importa del extranjero.

* * *

Este acontecimiento señala el primer paso de un propósito de magna envergadura y es el resultado de siete años de concienzudas experiencias que se proponen la transformación y revalorización de los carbones; es un esfuerzo que tiene la asistencia de los organismos superiores del Estado y se acomete con la decidida intención de salvar uno de los momentos más difíciles de la industria carbonera y de la economía de Inglaterra. El ritmo y la intención responden a la capacidad industrial de aquel país.

La primera planta de aquellos establecimientos está obteniendo el petróleo de la

creosota, pero otros departamentos que entrarán en marcha muy pronto, lo obtendrán directamente del carbón. La medida se incrementará constantemente hasta alcanzar dentro de este mismo año una cifra de 100.000 toneladas de petróleo, consumiendo 800.000 tons. de carbones de Durham. El conocimiento de estas cifras, nos advierte la importancia económica del colosal esfuerzo. Es interesante anotar que todo el petróleo que pueda producirse este año tiene ya su mercado de consumo asegurado de antemano. Es curioso señalar también que el petróleo será servido por vía marítima directamente desde las factorías. En éstas se establecerá un aprovisionamiento automático para los tankers marinos, asegurándose así una rapidez extraordinaria en estas faenas y una gran economía de mano de obra.

Inglaterra que no posee en las islas manantiales petrolíferos necesita dar un impulso definitivo a estos trabajos para asegurarse así el aprovisionamiento de una materia prima tan importante para la navegación, no sólo marítima sino aérea. Inglaterra es hoy vulnerable por el aire para una flotilla de aviones rápidos; su única defensa sería la construcción de aviones y el perfeccionamiento del material defensivo antiaéreo; para ello es preciso tener la seguridad de que sus fuentes de energía serán capaces de un esfuerzo eficaz y acelerado. A falta del petróleo natural que está muy lejos, busca la manera de obtenerlo en la metrópoli para prevenirse de cualquier contingente que siempre es posible, por adecuados y perfectos que sean sus medidas de comunicación y aprovisionamiento—sus veinte millones de tonelaje marítimo—y su poderosa flota de guerra.

No es sólo una salida para la crisis carbonera lo que Inglaterra busca y ha encontrado al parecer en Billingham; sus hombres directores, saben que el poderío militar es causa y efecto del poderío económico y, ahora, como siempre, buscan la manera de conjugar aquellos dos factores.

J. C.

El proyecto de racionalización internacional de tonelaje

Que el proyecto de racionalización del tonelaje refleja en principio la opinión naviera de todo el mundo, está fuera de toda duda. Ha sido aprobado por los delegados de 16 países, en términos generales, con solo algunas leves diferencias de detalle. Esta coincidencia de opiniones señala el final de la primera etapa en las negociaciones internacionales acometidas después de la conclusión general de que la acción restringida a los límites nacionales no podía ser ni eficaz ni satisfactoria. La Conferencia Marítima Internacional y la del Báltico rompieron marcha exhortando a los navieros de todos los pabellones a reconocer los beneficios de la cooperación, y la Cámara de Navegación hizo a todos patente que una acción unilateral no podía ser ya remedio ni solución al punto donde las cosas habían llegado.

Cuando el presidente del Board of Trade insinuó cuál era la actitud del Gobierno con respecto a la marina mercante inglesa, él mismo recomendó a los elementos interesados en esta actividad la adopción de medidas comunes y aconsejó que todos de consuno buscaran el remedio para un mal que a todos afectaba en iguales términos.

En estas circunstancias, y con este objetivo de colaboración internacional, fué como se reunieron en Londres, bajo la presidencia de Lord Essendon, para exponer éste el bosquejo del plan que fué luego sometido a consulta y resolución de las entidades navieras—que eran unas veinte—de las naciones representadas. El examen del plan señalará la segunda etapa en este esfuerzo en pro del acuerdo internacional y de la racionalización.

Cuando estas discusiones finalicen, se celebrará una conferencia, en el plazo de dos meses, y si esta asamblea da su anuencia a la propuesta, con las enmiendas que puedan aceptarse, se hará un llamamiento a los Gobiernos marítimos, para que autoricen la percepción de los derechos especiales sobre el tonelaje que nutrirán el fondo de compensación del cual serán indemnizados los navieros a los cuales se les retire el tonelaje de los mercados cuando el Consejo lo considere necesario. El objetivo del proyecto, el funcionamiento del cual será regulado por un Consejo internacional, es hacer el amarre menos ruinoso que hasta ahora. También se espera que estimulará y acelerará el desguace del tonelaje excesivo.

GABINO FELGUEROSO

CARBONES

DELEGACIONES Y DEPOSITOS:

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

Telegramas y Telefonemas GABIROSO

◆ Teléfono 31-23

◆ Apartado 79

Calle 27 de Diciembre, 2, 2.º

GIJÓN



MERCADOS EXTRANJEROS



FLETES

En los mercados de retorno, comenzaban a aparecer ciertos signos de mejoramiento, aunque sin influenciar todavía en los tipos de fletes, debido al exceso de tonelaje que gravitó sobre el mercado. Hubo mejor salida en el mercado australiano, aunque en ciertos sectores del extremo oriente desmereció algo la demanda de legumbres soja por la contracción de la demanda.

Hay mejor demanda para marzo en el mercado del Plata especialmente con destino a Norteamérica, granos y lino. Hasta ahora no se han apercibido sobre los tipos de fletes en este mercado, los resultados que se esperaban del plan de tipos mínimos que comenzó a últimos de la anterior quincena; débese a las dificultades propias de todas las iniciaciones; y lo que sí es seguro es que su efectividad ha evitado mayores daños. Se han fletado buques de 7.500 tons., abril 1 al 15, Bahía Blanca a Albania-Nueva York, granos, a razón de 15/6. De San Lorenzo a varios puertos a elegir del R. U. otro de 7.200, granos también, marzo 16 al 31, al tipo de 14/6.

Sigue en análogas condiciones a las señaladas en quincenas anteriores el sector norteamericano, privando sobre todo el tráfico de chatarras. Lo que ha mejorado ha sido la demanda de azúcar cubano, y se fletan buques de 7.500 tons., uno o dos puertos de Cuba al Reino Unido, vapor de 7.500 tons. a razón de 12/3.

Es floja la demanda de algunos productos tipos del extremo oriente y esta pesadez se refleja sobre todos los mercados de esta zona.

Aparecen con relativa actividad, pero sin operaciones de monta, los mercados arroceros y de almendras de Burma (India Inglesa), a Holanda y en la costa de Madrás. Los fletes que se registran son de Australia occidental a Shangai, 7.000 tons. a razón de 13/3.

CARBONES

Como en la anterior quincena hubo muchos días en el sector de Cardiff en que los temporales reinantes paralizaron el tráfico de los puertos de esta zona. Entretanto, como es natural, los «stocks» fueron acumulándose y hubieron de paralizarse algunos pozos en las cuencas mineras. Las recientes medidas adoptadas por el gobierno italiano en la importación de carbones ingleses, ha llevado la incertidumbre a estas actividades y como siempre, lo más peligroso es el desconcierto y la falta de decisiones concretas y de informaciones autorizadas. Siguen manteniendo sus precios anteriores, coques y aglomerados; se cotizan bien los cribados en sus variedades superiores.

En los últimos días de la quincena aparecían paralizadas las actividades en el sector de Swansea. Hay una demanda irregular e indecisa y una oferta abrumada por «stocks» de consideración; especialmente las variedades inferiores de tipos grandes de antracita abundan en exceso; otro tanto sucede con las «cobles». Las calidades superiores de la antracita, tipos grandes, tienen en cambio, buenas cotizaciones y aparecen solicitadas por una demanda intensa; de igual forma granzas lavadas.

La característica del mercado de Newcastle es la irregularidad en casi todas las secciones. Los que mejor se cotizan son los carbones de vapor y las variedades superiores y hasta medianas de Tyne. Coques se ofrecen con exceso sin interesar a la demanda; también hay exceso de carbones metalúrgicos.

No ha variado gran cosa la situación en el mercado de Glasgow, caracterizándose por una demanda sostenida de cribados y de primeras clases Fife de vapor. Continúan firmes galletillas lavadas de Ayrshire y Lanarkshire. El recrudecimiento de las bajas temperaturas y el clima extremado estimuló la demanda de las variedades de consumo doméstico.

Baquera, Kusche & Martín, S. A.

(Casa fundada en 1847)

Consignatarios de Buques - Agentes de Aduanas y Transitarios

Casa central en Málaga - Sueursales en:

Alicante - Barcelona - Cádiz - Ceuta - Córdoba - Madrid - Palma de Mallorca - Port-Bou - Sevilla y Valencia.

Dirección { telegráfica } BAKUMAR
{ telefónica }

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

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
GIJÓN 1905

TELEGRAMAS
TELEFONEMAS

RUIZVELASCO

{ OVIEDO
GIJÓN

APARTADOS { OVIEDO 123
GIJÓN 201

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

INTERESA CONOCER a cuantos tienen relación con
asuntos marítimos el libro

“MARINA CIVIL”

(OBRA DOCUMENTADA)

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

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

DE LA EXPEDICIÓN AL AMAZONAS

EN VALENCIA SE CELEBRÓ LA BOTADURA DEL VAPOR «ARTABRO»

Con asistencia del Presidente de la República, los ministros de Marina e Instrucción Pública, cónsules americanos y autoridades locales y personalidades, se celebró el día 16 de febrero último, en el puerto de Valencia, la botadura del vapor «Artabro», construido en los Astilleros de la Unión Naval de Levante, y en el que ha de hacer su expedición al Amazonas el capitán Iglesias, haciendo incursiones aéreas en aquellas regiones.

El acto fué solemnísimos y se le revistió de la mayor brillantez cual corresponde a una empresa de tal magnitud, pronunciándose muy interesantes discursos.

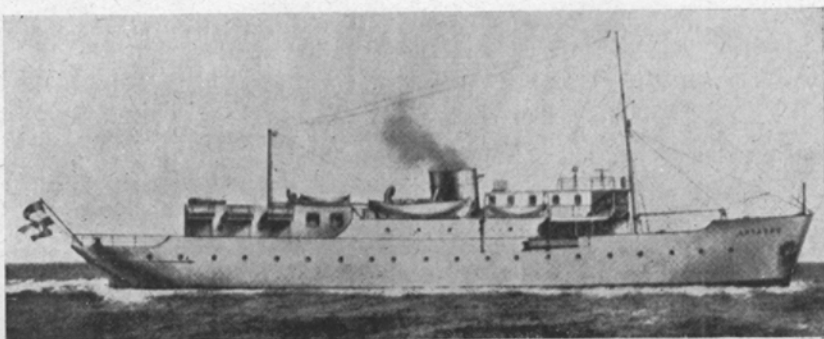
La expedición es una de las empresas más grandes que pueden concebirse y acarreará a España honra y provecho, pues la zona del Amazonas puede considerarse casi como un continente.

En cuanto al buque «Artabro», es un hermoso barco que tiene grandes condiciones marineras, pues teniendo en cuenta las circunstancias en que ha de navegar, su estudio y proyecto se ha hecho partiendo de la base de un calado pequeño, teniendo, por tanto, que aumentar la manga para que, con las 800 toneladas de desplazamiento en carga tenga un calado máximo en agua dulce de dos metros.

Asimismo como al remontar los ríos es frecuente encontrar troncos de árboles y otros objetos flotantes, que colocan a los buques que por ellos circulan en análogas condiciones

de los que tienen que navegar entre hielos, se ha reforzado la proa según las exigencias del «Lloyd's Register» para esta clase de navegación.

El buque es de una hélice, dos palos, popa



El «Artabro», buque con el que hará su expedición a la región del Amazonas el Capitán Iglesias

lanzada, con doble fondo, dos cubiertas corridas, castillo y ciudadela. La distribución interior se ha hecho a base de pasillos interiores, con objeto de ir de un sitio a otro sin necesidad de salir al exterior, ventaja indiscutible para un barco como este que tiene que hacer cruceros por climas rigurosos. Para la estiba de dos hidros lleva a popa un hangar, en donde caben éstos perfectamente. A cada banda del hangar se han dispuesto tres tanques con 12.000 litros de gasolina en total.

La instalación de maquinaria presenta diversos aspectos de interés especial. Particularmente, en la propulsión se emplea un sistema que no ha sido utilizado aún en ningún buque español. Se trata de la transmisión de fuerza al eje de la hélice, la cual se realiza eléctricamente.

Para generar la energía propulsiva hay a

bordo dos grupos electrógenos, movidos por motores Diesel. Cada grupo se compone de una dinamo de 205 kilowatios, a la tensión de 250 voltios, girando a 650 revoluciones por minuto, acoplada permanentemente a un motor Diesel, sistema Burmeister & Wain, de dos tiempos, cuatro cilindros, capaz de 350 H. P., con la velocidad normal de 650 revoluciones por minuto.

La corriente eléctrica producida en esas generatrices se transmite por cables conductores, a través de los aparatos de control, hasta el motor de propulsión. Es éste un motor de doble inducido, con arrollamiento en derivación, capaz de 500 H. P., a la velocidad de 300 revoluciones por minuto y trabajando sin refrigeración ni ventilación.

La instalación eléctrica de propulsión es el sistema Westinghouse, construida en España por la Constructora Nacional de Maquinaria Eléctrica.

La corriente eléctrica para la excitación del sistema propulsivo estará suministrada por dos excitatrices de corriente continua, arrollamiento compound, 50 kilowatios de capacidad, 220 voltios de tensión y 650 revoluciones por minuto.

Para los servicios de puerto, donde basta con una limitada cantidad de energía, así como para cargar las botellas de aire comprimido para el arranque de los motores Diesel principales, existe un grupo Diesel-dinamo-compresor.

Como auxiliares de máquinas hay: dos bombas de sentina, contraincendios, lastre y servicio general; una bomba de circulación auxiliar; dos bombas sanitarias (una para agua potable y otra para agua de limpieza); una bomba de transvase de combustible líquido; una de aceite lubricante; otra de circulación de

agua caliente, etc. Todas ellas movidas por correspondientes motores eléctricos.

También existe una instalación a vapor dispuesta para prestar los servicios indispensables cuando el buque está parado. La caldereta que genera este vapor es de tipo vertical, con hervidores; trabaja a 8 atmósferas con tiro natural y está dispuesta para quemar indistintamente petróleo o leña. De esta manera, durante la expedición al Amazonas podrá generarse vapor con la madera cortada de aquellos bosques, sin merma de la reserva de petróleo necesario a la propulsión.

El buque posee una instalación de cinco teléfonos eléctricos. Dos proyectores eléctricos de 3.000 watios orientables desde dicho puente. Una sonda acústica eléctrica que va indicando en cada momento la profundidad del fondo del mar. Un radiogoniómetro para situarse por marcaciones radiotelegráficas. Dos altavoces de radio en los comedores, para recreo de la tripulación en momentos de descanso. Una instalación de avisadores eléctricos de incendio situados en rincones estratégicos del buque; y, finalmente, una serie de relojes eléctricos controlados por un reloj patrón en la caseta de derrota.

También hay a bordo una instalación de filtrado de agua que principalmente encuentra aplicación al navegar por los ríos, pues filtra y depura el agua dejándola apta para todos los usos.

Además posee, aparte de los aparatos y tuberías para contraincendios que son reglamentarios en todos los buques de pasaje, una instalación automática de extinción sistema Mulsifyre que protege toda la cámara de máquinas y tanques de combustible, con disposición para funcionar, mediante aire comprimido, en cualquier circunstancia.

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

UNA LECCIÓN PROVECHOSA PARA LOS FERROCARRILES

Será difícil hallar un factor que haya contribuido tan principalmente a la crisis de la marina, como la disminución de las exportaciones carboneras. El efecto de esta crisis ha sido más severo en la marina inglesa que en la de ningún otro país, aunque en menor o mayor grado, todas las flotas del mundo la hayan soportado o estén todavía en el punto máximo de sus efectos.

Los «tramps» ingleses que antes de la guerra confiaban en el carbón para sus fletes de salida y sobre ellos establecían sus cálculos, están ahora agobiados por una reducción en la exportación carbonera, de 76 millones en 1913 a 42 millones de tons. en 1934. El efecto de esta reducción sobre aquel tráfico se echa de ver en el tonelaje en activo que lo servía, que baja de 35 millones en 1913 a 19 millones en 1934. Esa es, como se dice en un estudio de la Asociación de Armadores de buques de Liverpool, una de las causas principales de las dificultades de los días presentes y de la depresión de nuestra flota comparativamente a los días de la anteguerra.

Varios factores contribuyen a la crisis de consumo de los carbones, pero el más prominente ha sido el desplazamiento del carbón por los combustibles líquidos en los usos de la navegación. La proporción del tonelaje mundial con fuerza motriz por el carbón se ha reducido desde el 89 por 100 que era antes de la guerra al 51 por 100 que es ahora. Y cada día disminuye más. Luego, las econo-

mías en el uso y aprovechamiento del carbón y el progreso de la técnica de las calderas han contribuido a aquella reducción. La reducción en las exportaciones del R. U., implica otra de 16 millones en el volumen de tonelaje naval dedicado a esos transportes de carbón.

Se ha calculado por la Liga de Naciones que antes de la guerra un 50 por 100 del carbón exportado del R. U. fué destinado a los «bunkers», y es evidente que el cambio habido en la política de combustibles por parte de las flotas mercantes y las armadas de todo el mundo, han sido la causa principal en la disminución de los transportes al exterior.

Desde el punto de vista de la economía, el naviero tiende a reducir gastos, abandonando el carbón como fuerza motriz, pero en este cambio él mismo resulta perjudicado por otra parte y se encuentra víctima de este doble juego, al hallar que el transporte de carbones del que su industria es agente, disminuye por la misma razón. Y es dado el caso de que no es sólo en la marina donde el fenómeno se produce con la misma similitud de factores; las compañías ferroviarias de Inglaterra están en el trance de entregarse a iniciativas de electrificación, a un ritmo cada vez más vivo. Hace cosa de una semana, el Presidente de la London North Eastern Railway C.^o, declaraba que su compañía no había pedido al Parlamento autorización para electrificar sus ferrocarriles, como se había pretendido divulgar al público; «tan lejos de sus pro-

pósitos como organizar un viaje a la Luna», dijo textualmente. —

Esta actitud es comprensible: posiblemente la sustitución, dentro de ciertos límites, de la fuerza motriz del carbón por la electricidad o los petróleos, sería remunerador; pero a la larga un cambio tal produciría una restricción enorme en el tráfico a cuyas necesidades sir-

ven esos ferrocarriles, para los cuales la situación de la industria marítima de transportes ha sido una provechosa lección.

J. THOMPSON.

Londres-tebrero.

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



LA CONSTRUCTORA GUIPUZCOANA S. A.

Pasajes de San Pedro

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE BUQUES, MAQUINAS Y CALDERAS

PROYECTOS Y PRESUPUESTOS GRATUITOS

CORDELERIAS REUNIDAS, S.A.

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

MADRID

Dirección telegráfica:
C. ORESA

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.

EL CASO DE LOS MARDOMINGO

En la prensa profesional me ocupo de la desgracia que todos sentimos varando la parea de hierro del Sr. Mardomingo, de Coruña, a 25 millas al Sur de Cabo Juby.

En estos mismos periódicos ¡desde hace años! vengo propugnando para que se establezca en Cabo Juby una farola potente y señales de niebla.

Hasta escribí particularmente a diputados, ministros ¡que se yo!... en mi ferviente y sano deseo de dar la idea esperando que esta honrada iniciativa la tomaría alguien al menos por eso: por la utilidad. Y, nada; cartas; promesas...

Esos barcos supongo que no llevarían sonda-eco y ello me extraña, porque de llevarla o cualquiera otra y con alguna noción práctica de los fondos de la costa del Banco Sahárico, tengo la seguridad de que se hubiera evitado el accidente.

De todos modos, lo que se trata de demostrar es lo imprescindible que es establecer un faro y señales fónicas en Cabo Juby, mejora de necesidad urgente que debe hacerse inmediatamente pues aun con cronómetros y sextantes, y sin sonda y sin faro a causa de

las cerrazones y corrientes variables, las desgracias se sucederán.

No ya a los armadores y los jefes de barcos, sino a las empresas aseguradoras, interesa sobremanera el asunto.

El hecho es que el «Corazón», el «Pedro», los dos «Mardomingo» y otros vararon; y vararán muchos más si no se toman en serio las vehementes y nobles indicaciones que ¡desde hace años!, vuelvo a repetir, vengo haciendo a la luz de todos.

Sobra dinero para subvenciones, comisiones, dietas, imprevistos y tantas, cosas a que se destina el presupuesto de gastos del Estado...

Sinceramente creemos que no se gravaría en mucho ni habría necesidad de transferencias—aunque se pueden y deben hacer en este caso necesario—porque la cantidad es exigua, dada la utilidad absoluta para la navegación y muy especialmente a la flota pesquera, tan acosada por todos y tan digna del respeto ya que no de la protección—al menos—de todos también.

Afortunadamente se salvaron la gente y los barcos; pero es lección, para aprender.

CAPITÁN MIGUEL MORALES ALMIÑANA.

TELÉFONO: 14049

Dir. tel.: GONQUICIA

GONZÁLEZ Y OLABARRI

Gran Vía, 37

BILBAO

Apartado 190

Lubrificantes "THE SUN"

Importación directa

NEUMATICOS DE TODAS MARCHAS



EXTRACTOS LUBRIFICANTES

"CALYPSOL"

SUMINISTROS INDUSTRIALES

DELEGACIONES

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

PARA CONTRIBUIR A LAS OBRAS DE LOS PUERTOS PESQUEROS

La «Gaceta» del día 21 de febrero pasado, publica una disposición del Ministerio de Obras públicas referente al pago del impuesto sobre la pesca, que por creerla de interés para nuestros lectores transcribimos a continuación:

Ilmo. Sr.: El Decreto de 27 de noviembre de 1934 («Gaceta» del 28) autoriza al Ministro de Obras públicas para dictar las disposiciones complementarias a fin de regular la recaudación del impuesto de pesca, clasificando los puertos y dando instrucciones para la creación de la estampilla, timbre o recibo recaudatorio.

En armonía con lo que determina el artículo 7.º del Decreto antes citado, este Ministerio, antes de cumplir la autorización que le otorga dicho precepto, ha tenido a bien pedir dictamen a todos los Ingenieros Directores de Juntas de Obras, Comisiones administrativas y Grupos de Puertos, a fin de que basándose en razones de índole técnica, social y jurídica fijaran la cuantía del impuesto que había de percibirse en cada uno de los puertos a su cargo; por lo cual ha tenido que dilatarse el cumplimiento de dicho Decreto, aun cuando con arreglo a las bases establecidas por el mismo se hayan adelantado mucho sobre la materia, puesto que, desde su publicación, se está realizando la recaudación del impuesto de la pesca formalmente, estableciéndose convenios, con lo cual se cumple la premisa primordial del citado Decreto al determinar como forma principal recaudatoria la de ciertos.

Pudiera suceder que, a pesar de la benevolencia en que se funda el espíritu de dicho Decreto, no existiera la armonía debida entre la oficina del puerto y las entidades contribuyentes, y a este fin hay que determinar

de una manera clara la forma recaudatoria del impuesto para el caso en que faltara el mutuo asenso del contribuyente y del perceptor, con la absoluta garantía de que el Ingeniero Director del Puerto tenga en sus manos la forma de hacerlo exigible, pudiendo acudir al procedimiento de apremio y hacer abonable una exacción establecida desde el 21 de Diciembre de 1928 y ratificada por el Decreto de 27 de noviembre próximo pasado.

En virtud de lo antes expuesto,

Este Ministerio ha resuelto:

1.º Que de acuerdo con lo dispuesto en el art. 1.º del Decreto antes citado, los puertos pesqueros, a los efectos del pago del impuesto sobre el valor de la pesca, establecido por Real decreto de 21 de diciembre de 1928, quedarán clasificados en la siguiente forma:

Primera clase.—Puertos que tienen obras en curso de ejecución para servicios pesqueros y en los que el impuesto consistirá en el 0,30 por 100 del valor de la pesca.

Segunda clase.—Puertos que tienen instalaciones que permiten realizar el tráfico pesquero y en los que el impuesto consistirá en el 0,75 por 100 del valor de la pesca.

Tercera clase.—Puertos que tienen terminadas las instalaciones para el tráfico pesquero y en los que el impuesto consistirá en 1,50 por 100 del valor de la pesca.

Cuarta clase.—Los demás puertos no incluidos en las clases anteriores, en los que no se percibirá impuesto sobre el valor de la pesca, por no tener obras en curso de ejecución ni instalaciones que permitan realizar el tráfico pesquero, se irán clasificando como corresponda a medida que se realicen obras o se les dote de instalaciones para el mencionado tráfico.

2.º De conformidad con el artículo 2.º del Decreto que se complementa, el impuesto se percibirá en la forma siguiente:

a) Cuando esté concertada la percepción del impuesto se satisfará por trimestres naturales vencidos, debiendo verificarse el pago en la oficina del puerto en el mes siguiente al del vencimiento de cada trimestre. La oficina remitirá; una vez percibido el importe total de la cantidad concertada, por transferencia en la cuenta corriente titulada «Recaudación de Arbitrios de Puertos», que la Dirección general tiene abierta en el Banco de España, la cantidad recaudada.

b) Si no estuviera concertada la entidad recaudatoria, que puede ser la oficina del puerto correspondiente o el Ayuntamiento respectivo, previo acuerdo de éste con aquélla, deberá percibirse el impuesto mediante recibo talonario numerado, que en el acto de devengarse la exacción entregará el recaudador.

Dicha entidad recaudatoria remitirá quincenalmente por transferencia a la cuenta corriente titulada «Recaudación de Arbitrios de Puertos», que la Dirección general tiene abierta en el Banco de España, la cantidad recaudada, deduciendo previamente el premio de cobranza.

c) El documento cobratorio constará de dos partes: matriz y recibo.

d) Las matrices serán archivadas por orden riguroso, y si algún recibo se anulara, deberá unirse a su matriz, estampando en ésta y en el recibo el sello de anulado.

e) La inspección de esta recaudación estará a cargo del Ingeniero Director de la Junta, Comisión administrativa o Grupo, quien dispondrá las medidas de control indispensables que la práctica aconseje.

3.º En la recaudación concertada empezará a regir el convenio en la fecha estipulada por las bases del mismo.

En la recaudación no concertada empezará a efectuarse la cobranza, conforme se establece en esta Orden, a partir de 1.º de marzo próximo.

4.º A este efecto los Ingenieros Directo-

res procederán a efectuar a cada entidad o contribuyente una liquidación hasta la fecha en que comience el nuevo método de cobranza, por los atrasos pendientes de pago, como asimismo del importe de las multas en que hubieran incurrido; liquidación que les será notificada a los interesados para que la presenten su conformidad. Obtenida ésta, se les exigirá el ingreso en un solo plazo, si su cuantía no excede de cincuenta pesetas (50), y si excediese podrá cancelarse el débito, bien en varios plazos concertados con los deudores, o bien recargándoles el tipo de exacción en un 0,25 por 100, destinando éste al pago de los atrasos. Este recargo desaparecerá automáticamente al quedar cancelado el débito.

5.º Las oficinas de puertos podrán admitir el abono del impuesto a cualquier persona o entidad jurídica que lo entregue, puesto que, realizándose las ventas del pescado generalmente en subasta o remates, pudiera ocurrir que el vendedor, antes de empezar o terminarse aquéllas, advirtiera que en el importe de la venta no estaba incluido el impuesto de pesca, y tuviera que correr a cargo del comprador el tanto por ciento correspondiente a dicho impuesto.

6.º Queda facultada la Dirección general de Puertos para regular, determinar o interpretar, con arreglo a su arbitrio discrecional, lo siguiente:

a) A semejanza con lo establecido en el artículo anterior de esta disposición podrá mantener a propuesta de los Ingenieros Directores, siempre que la práctica y su eficacia actual así lo aconsejen, los convenios y conciertos que a la publicación de la presente Orden estén subsistentes y que su cumplimiento se realice por intermedio de los compradores del pescado, pudiendo autorizar asimismo los nuevos que se propongan con estas características.

b) Determinar asimismo el premio de cobranza, que, por tratarse de casos especiales, hubiera de otorgarse con carácter excepcional y circunstancialmente, sin que la cuantía del mismo pueda exceder del premio de cobranza

que otorga el Estado por la recaudación de otra clase de impuestos.

c) Variar en casos muy especiales y aisladamente la forma recaudatoria, a propuesta de los Ingenieros Directores y teniendo en cuenta las características peculiares de algunos puertos, siempre que se atengan a los usos y y costumbres del lugar.

d) Lo prescrito en el art. 5.º y el apar-

tado a) del 6.º se aplicará únicamente cuando haya conformidad entre el comprador y el vendedor.

Madrid, 16 de febrero de 1935.

N. R.—De Asturias son de primera clase los puertos pesqueros de Candás, Luanco y Tazones, de segunda clase, los de Gijón, Musel, Avilés; Cudillero, Luarca, San Juan de la Arena, San Esteban de Pravia, Ribadesella, Llanes y Lastres.

SOCIEDAD METALURGICA DURO-FELGUERA

Compañía Anónima.- Capital social: 78.000.000 de pesetas



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

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

Sulfato amónico con 20 a 21 por 100 de nitrógeno.

Brea: creosota y aceites pesados para motores semi-Diene en impregnación de traviesa.

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

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

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

FLOTA

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

Dirección Postal:

MADRID
Alcalá, 55-Apartado 529.

GIJÓN
Apartado 51.

LA FELGUERA
(Asturias).

Telegramas - Telefonemas:

Duro

Duro

Duro-Sama



SECCIÓN DE PESCA



MUY MAL TIEMPO

Si el mes de febrero, por su brevedad, no puede ser de grandes rendimientos, aunque generalmente en el mismo se suelen repetir las buenas caladas, el de este año ha sido muy malo debido a la frecuencia en que se desarrollaron los temporales, que obligaron a la flota pesquera a permanecer muchos días en puerto, sobre todo en su segunda quincena.

Sin embargo, aquellos días que el tiempo permitió las faenas pesqueras, éstas fueron favorecidas con abundancia de pescadilla, besugo y pancho, y también se capturó por los barcos

pequeños gran cantidad de gallos, chicharro y palometa. Lo que no hay en estas playas es merluza ni salmonete. Sólo un día se puso en venta buen número de cajas de la primera especie, pero procedía de la costa de Francia.

Fueron excelentes las mareas conseguidas en la Estaca, donde, especialmente el pancho, se pescó en abundancia.

Fueron de rendimiento todas las mareas por los altos precios que rigieron durante la quincena, dada la escasez de pesca habida muchos de los días, debido al mal estado del tiempo.

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

CLASE DE PESCA	11	12	13	14	15	16	18	19	20	21	22	23	25
Merluza.....	3,28	3,—	3,29	3,—	3,—	3,—	2,89	3,19	3,29	3,62	>	3,53	3,20
Pescadilla....	1,21	1,30	1,11	1,30	1,13	1,32	1,29	1,16	1,47	1,43	1,49	1,66	1,32
Besugo.....	1,24	1,29	1,47	1,39	1,25	1,29	1,29	1,19	1,26	1,21	>	>	1,50
Panchos.....	0,73	0,87	0,67	0,60	0,69	0,62	0,66	0,58	0,79	0,85	1,—	1,42	0,73
Gallos.....	1,16	0,30	1,27	1,30	1,22	1,29	1,—	1,22	1,32	1,35	1,37	1,52	1,21
Congrio.....	1,87	1,90	1,71	1,88	1,82	1,72	1,76	1,86	1,69	2,24	>	>	>
Congria.....	1,59	1,49	1,49	1,48	1,84	1,48	1,38	1,53	>	>	>	>	>
Abadejo.....	1,49	1,69	1,37	>	1,46	1,60	1,—	1,65	1,19	1,79	>	>	1,73
Reyes.....	1,—	>	>	>	>	>	0,85	1,46	1,19	>	>	>	>
Salmonetes...	2,75	2,50	2,58	2,18	2,29	2,07	2,29	2,16	2,47	2,—	2,60	>	2,75
Barbadas.....	0,61	0,69	0,58	>	0,48	1,—	0,73	0,62	0,70	0,74	>	>	0,60
Matute.....	0,35	0,40	0,37	0,39	0,58	0,39	0,39	0,37	0,51	0,46	1,—	>	0,43
Pelao.....	0,32	0,50	0,43	0,40	0,37	0,47	0,40	0,34	0,50	0,40	1,—	>	0,38
Potas.....	0,68	0,70	0,77	0,85	0,67	1,64	>	0,65	0,61	>	>	>	>
Palometas....	0,58	0,39	0,51	0,50	0,53	0,52	0,52	0,50	0,46	>	>	>	>
Almejas.....	0,61	0,66	0,72	0,76	0,81	0,78	0,82	0,69	0,74	0,79	0,67	0,69	0,72
Chicharros...	0,46	0,29	0,35	0,39	0,40	0,45	0,30	0,43	0,38	0,44	0,47	>	0,36
Sardinias.....	0,04	>	>	>	>	0,42	>	0,39	>	>	>	>	>
Mero.....	>	1,70	2,79	>	>	2,20	2,55	>	2,90	>	>	>	>
Chinifanos....	>	1,17	2,20	0,26	>	0,27	0,29	0,30	0,38	0,34	>	>	>
Calamares....	>	>	>	2,50	>	>	>	>	>	1,95	>	>	1,72
Centollos....	>	>	>	>	>	1,35	>	>	>	>	>	>	>
Percebes.....	>	>	>	>	>	>	>	>	>	1,90	>	>	>

SOCIEDAD ANONIMA DE
Motores DEUTSCHE WERKE

Dirección: BARCELONA - Provenza, 314

MUSEL

Movimiento habido en los turnes para la carga de carbón

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - LANGREO. — 1.º TURNO =====				
4 Febro.	18 Febro.	Maruja y Aurora	6.500	Barcelona.
13 id.	23 id.	Luis C. Cobos	3.400	Vallcarca.
18 id.	24 id.	Sotón	1.900	Bilbao.
20 id.	cargando	Ciaño	7.500	Barcelona.
22 id.	esperando	Zubieta	7.000	Id.
===== MUSEL - LANGREO. — 2.º TURNO =====				
1 Febro.	12 Febro.	Sud	4.200	Barcelona.
4 id.	14 id.	José Navia Osorio	1.750	Bilbao.
11 id.	23 id.	Norte	5.000	Barcelona.
14 id.	cargando	Monchu	2.500	Adra.
21 id.	esperando	Mina Piquera	5.300	Barcelona.
===== MUSEL - LANGREO. — 3.º TURNO =====				
4 Febro.	12 Febro.	Abando	2.600	Vallcarca.
4 id.	16 id.	Genoveva Fierro	2.350	Sevilla.
13 id.	18 id.	Bodón	1.000	Huelva.
12 id.	23 id.	V. de la Cinta	2.300	Bilbao.
19 id.	cargando	José Navia Osorio	1.750	Id.
21 id.	esperando	Artiba Mendi	2.800	Sagunto.
===== MUSEL - LANGREO. — 4.º TURNO =====				
4 Febro.	11 Febro.	José María	500	Pasajes.
6 id.	14 id.	María Santiuste	480	Santander.
11 id.	16 id.	Ruda	480	Vigo.
14 id.	20 id.	M. Junquera	620	Bilbao.
15 id.	21 id.	Mari Begoña	430	Id.
15 id.	24 id.	Astillero	480	San Sebastián.
16 id.	cargando	Iciar	620	Bilbao.
21 id.	esperando	Lolina	400	Id.
22 id.	»	Alejandro	400	San Sebastián.
===== MUSEL - PARQUE DE CARBONES =====				
7 Febro.	11 Febro.	Fernando Luis de Ibarra	4.600	Tarragona.
11 id.	12 id.	Sotón	1.900	Bilbao.
13 id.	14 id.	Sama	1.000	Id.
16 id.	19 id.	Ulía	400	Cádiz.
16 id.	23 id.	San Ireneo	600	San Sebastián.
22 id.	23 id.	M. de Chávarri	4.600	Tarragona.
22 id.	cargando	C. de Zubiría	4.600	Id.

- GIJON

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

FECHAS		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Petición de turno	SALIDA			
===== MUSEL - NORTE. — CARGADEROS DE LA JUNTA DE OBRAS =====				
2 Febro.	12 Febro.	Numa	4.300	Barcelona.
2 id.	12 id.	Anita	194	Coruña.
4 id.	11 id.	Joven Conchita	220	Coruña.
5 id.	18 id.	A. Senra	3.600	Barcelona.
7 id.	14 id.	Cervantes	214	Coruña.
7 id.	12 id.	Mari Begoña	420	Bilbao.
7 id.	16 id.	Galicia	320	Pasajes.
11 id.	15 id.	San Eduardo	300	Vigo.
13 id.	21 id.	V. de Chavarri	4.500	Bilbao.
13 id.	16 id.	Josefa Mari	230	Vigo.
14 id.	15 id.	Llodio	900	Barcelona.
14 id.	cargando	Mieres	4.400	Bilbao.
14 id.	20 Febro.	Amelia	150	Coruña.
14 id.	15 id.	Mina Sorriego	160	Santander.
15 id.	23 id.	Jesús Antonio	1.500	Sevilla.
16 id.	cargando	Juan Artaza	580	Pasajes.
18 id.	»	Arichachu	5.800	Bilbao.
19 id.	esperando	I. Figaredo	2.000	Barcelona.
21 id.	25 Febro.	San Eduardo	300	Vigo.
21 id.	cargando	Artiba Mendi	1.000	Sagunto.
22 id.	esperando	Llodio	900	Bilbao.
22 id.	esperando	Sama	1.000	Bilbao.
20 id.	20 Febro.	Mina Sorriego	160	Santander.
25 id.	esperando	Lola	240	Santander.
25 id.	»	F. R. San Pedro	3.700	Bilbao.
===== GIJON - DARSENA. — F. C. DE LANGREO =====				
4 Febro.	12 Febro.	Dionisia	250	Bermeo.
6 id.	14 id.	Víctor	115	Lequeitío.
6 id.	14 id.	Vito	190	San Sebastián.
6 id.	16 id.	Alejandro	400	Id.
8 id.	16 id.	Lekeitiarra	220	Zumaya.
11 id.	18 id.	Ana	300	San Sebastián.
11 id.	21 id.	Manuel	240	Bilbao.
12 id.	20 id.	Ineschu	180	San Sebastián.
12 id.	21 id.	Rosita	140	Santander.
12 id.	20 id.	Cartes	150	Ferrol.
13 id.	23 id.	Roberto	180	Bilbao.
14 id.	24 id.	Juanes	200	San Sebastián.
14 id.	cargando	Brens	160	Vigo.
16 id.	esperando	Anita	200	Coruña.
16 id.	»	Sotillo	190	Zumaya.
18 id.	»	Jone Miren	180	Id.
18 id.	»	Airoso	120	Vivero.
19 id.	»	Joven Conchita	220	Bilbao.
20 id.	»	Ondarroa	90	Bermeo.
20 id.	»	Belarmina	140	Coruña.
21 id.	»	Calicia	320	Vigo.
22 id.	»	C. Hevia	220	Bilbao.

A V I L E S

Relación del carbón embarcado por este Puerto durante la 2.^a decena de Febrero de 1935

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
2.^a decena de Febrero.				
6 Febro.	11 Febro.	Arnao	141	Requejada.
11 íd.	11 íd.	El Gaitero	12	Gijón.
10 íd.	11 íd.	Inogedo	7	Requejada.
10 íd.	12 íd.	Fito	40	Tarragona.
10 íd.	13 íd.	Caruso	1.350	Bilbao.
13 íd.	14 íd.	Rio Navia.	2	Navia.
5 íd.	15 íd.	Erandio	4.173	Ceuta-Motril.
15 íd.	15 íd.	Arnao	7	Bilbao.
26 Enero.	18 íd.	Castro Alén	2.045	Alicante.
11 Febro.	19 íd.	Santiago López	3.883	Barcelona.
17 íd.	19 íd.	Caruso	1.339	Bilbao.
15 íd.	19 íd.	Inogedo	430	Pasajes.
20 íd.	20 íd.	Arnao	146	Requejada.
TOTAL...			13.575	

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 ferreteria 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 1935

FECHA DE		NOMBRE DEL BUQUE	Toneladas	DESTINO
Entrada	Salida			
2.^a decena de Febrero.				
4 Febro.	11 Febro.	Juan Artaza	584	Pasajes.
6 id.	11 id.	Antonieta	128	Coruña.
6 id.	12 id.	M. de Urquijo.	1.486	Bilbao.
11 id.	13 id.	Faustino Rodríguez San Pedro	1.159	Id.
12 id.	13 id.	Aller.	211	San Sebastián.
13 id.	14 id.	Margarita	309	Pasajes.
14 id.	16 id.	Mont Seny	840	Id.
5 id.	16 id.	Jaime Girona.	2.197	Bilbao.
6 id.	16 id.	Aurora	933	Id.
14 id.	16 id.	M. de Urquijo.	3.284	Id.
12 id.	18 id.	I. Figaredo	3.005	Barcelona.
17 id.	18 id.	Zubieta	155	Bilbao.
16 id.	18 id.	Don Quijote	220	Coruña.
14 id.	19 id.	B. Zorroza	2.468	Bilbao.
15 id.	19 id.	F. R. San Pedro	2.579	Id.
15 id.	19 id.	José María	516	Pasajes.
16 id.	20 id.	El Caudal	1.025	Id.
17 id.	20 id.	Margarita	313	Id.
TOTAL...			20.412	

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 1935

		1. ^a DECENA	2. ^a DECENA
MUSEL			
Vías de Langreo. - Cargadero del F. C.	Turno 1. ^o	7.732,49	8.013,59
	Id. 2. ^o	6.600,67	5.717,49
	Id. 3. ^o	3.105,17	6.364,16
	Id. 4. ^o	1.726,70	1.882,54
	Grúas chicas.....	541,54	390,78
MUSEL			
Vías del Norte - Cargadero de la J. O. P.	Cargaderos	22.444,55	22.537,96
	Grúas chicas.....	1.632,13	344,00
GIJÓN-DARSENA			
Vías de Langreo.-Cargadero del F. C.	Cargaderos	1.732,60	2.936,97
	Muelles.....	283,00	425,00
Totales en las dos decenas.....		45.798,85	48.612,49
AVILÉS		15.478,00	13.575,00
SAN ESTEBAN DE PRAVIA		14.802,00	20.412,00



—≡≡≡ **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



INFORMACIONES VARIAS



COMPRA-VENTA DE BUQUES

Vapor «Magdalena R. de García». Casco de acero, construido en el año 1895; de 2.710 toneladas de registro bruto y 4.100 tons. d. w. Vendido por D. Francisco García, de Santander, a los Sres. Pero Sanz Hermanos, de Bilbao, en 107.000 pesetas, para ser desguazado.

LA SARDINA PORTUGUESA

Un tema de palpitante actualidad es el proyecto de ley que ha sido llevado a la Cámara por el Gobierno para autorizar la importación en España de la sardina portuguesa destinada a las fábricas de salazón, con el derecho meramente estadístico de una peseta por 100 kilos, en el cuatrimestre enero-abril.

Con este motivo, los pescadores gallegos y sus representantes en Cortes se aprestan a la defensa de la producción nacional, mientras que los conserveros de Huelva gestionan el que se autorice dicha importación.

La Junta Pesquera y Conservera acudió a emitir un informe desfavorable, para elevarlo a las Cortes, a la aprobación del proyecto de ley de que hablamos.

MÁS BUQUES «TRAMPS» PARA ALEMANIA

En una Memoria dirigida a los Peritos navales, de Hamburgo, Herr Essberger que es oficialmente conocido como el «Fuhrer» de la marina alemana, dijo que en su opinión la flota «tramp» de Alemania era demasiado pequeña en relación con la de liners. También señaló que la flota de tanks era una de las más pequeñas del mundo. Construir «tramps» y tanks será la labor inmediata a que en breve se entregarán los astilleros alemanes.

A fines de diciembre último, Alemania

poseía 2.576. 242 tons. gruesas de buques «ocean-going»; de tonelaje liner, 1.080.000 o sea un 6,52 por 100, y de tonelaje de carga, 764.546 tons. o sea 29,7 por 100 y de tonelaje tanker 131.057 o sea el 5,1 por 100. El porcentaje de estos tres tipos de buque en la misma flota inglesa es de 53,4; 32,9 y 13,7 respectivamente. En realidad no hay gran diferencia entre los porcentajes ingleses y los alemanes con respecto a la flota total y sin embargo, las necesidades de «tramps» son mayores en Inglaterra que en Alemania. Teniendo en cuenta la comprometida situación de los armadores de «tramps» desde hace siete años, los alemanes deben felicitarlos de haber permanecido por fuerza al margen de sus dificultades.

Es curioso que en Junio de 1914 la flota tank de Alemania que era de 30 buques y 147.623 tons. figuraba en segundo lugar de los países poseedores de este tipo de buques y ahora, con 22 y 131.058 tons. ha descendido al séptimo lugar.

AUMENTA EL TONELAJE

AMARRADO EN NORUEGA

Aumentó considerablemente el tonelaje amarrado durante el mes de enero en Noruega. Según la Asociación de Navieros Noruegos, había amarrados en 1.º de febrero 135 buques, por 497.734 tons.; un mes antes estas cifras eran 66 y 312.650 respectivamente. En 1.º de febrero de 1934, los buques en estas condiciones llegaron a 174 y 720.066.

En el total de primeros de febrero, están incluidos 26 tanks, por 256.974 tons., siendo en 1.º de enero, 20, por 195.015 cifras respectivas. El aumento de tonelaje es más notorio en los tanks y en los buques de tipos pequeños que se amarran siempre en esta época del año.

LOS ASTILLEROS DEL CLYDE

Los astilleros situados sobre el río Clyde, en Escocia, son los más importantes del mundo y de ordinario se ocupan de las tres cuartas partes de la producción inglesa. He aquí una nota significativa de su importancia. Excluyendo remolcadores, yates y otros buques pequeños y también los tipos grandes, despachados y dispuestos ya para entrega, en los astilleros citados se está construyendo el tonelaje que detallamos a continuación:

TIPO	Número	Tonelaje grueso
Vapores de carga.....	17	96.120
Vapores de pasaje....	5	85.700
Motonaves de pasaje..	3	24.500
Motonaves de carga...	2	6.200
Tanks (caldera y motor)	5	35.400
Pesqueros.....	6	3.000
Costeros.....	6	4.275
Totales .. .	44	255.195

En este total no se incluyen 6 buques que se están ultimando y para entregar inmediatamente. Además de los buques mercantes, en los astilleros del Clyde, se han recibido encargos para construir 21 buques para el Almirantazgo, de un tonelaje de 60.000 tons. en total. Las gradas ocupadas son aproximadamente un tercio de las que existen en esta importante zona constructora.

AUMENTA EL TONELAJE

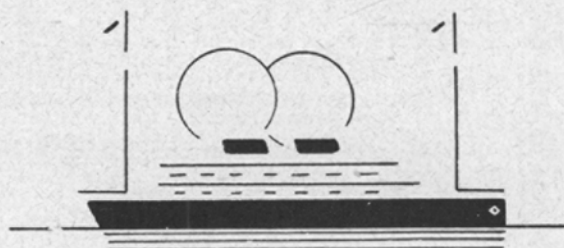
ALEMÁN AMARRADO :-:

Acaban de ser publicadas las cifras correspondientes al 1.º de enero. Las cifras se refieren a buques pertenecientes a miembros de la Asociación de Armadores Alemanes (Verban Deutscher Reeder). En 1.º de enero eran 62 los buques amarrados, por 311.895 tons.; en 1.º de diciembre, 43 buques, por 254.443. Representan respectivamente el 9,1 por 100 y el 7,4 por 100 del tonelaje asociado.

BAJA DE TONELAJE MUNDIAL

SIN UTILIZAR :-: :-: :-:

A juzgar por los cálculos estadísticos del ministerio de comercio norteamericano, se estimaba a fines del año pasado en 8.891.000 toneladas el tonelaje mundial sin utilizar. A comienzos del año 1933 resultó ser éste aún de 12.700.000 toneladas bruto. La baja del tonelaje mundial sin utilizar hay que atribuirla, entre otras causas, a la animación experimentada por la Economía mundial, como igualmente también al desmontaje de los buques inservibles.



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 —		



LEGISLACIÓN MARÍTIMA



LOS HONORARIOS MÉDICOS QUE HAN
DE COBRARSE AL PERSONAL DE CÁ-
MARA DE LOS BUQUES DE PASAJE ::

Ilmo. Sr.: Vista la instancia de la Compañía Trasatlántica en la que solicita se fijen los honorarios que han de cobrar los Médicos de sus buques de pasaje al personal de cámara, y siendo de la competencia de este Ministerio la adaptación de la legislación de Sanidad Exterior al régimen de los buques mercantes, según dispone el art. 3.º, punto a) del Reglamento para aplicación de la ley de 12 de Enero de 1932:

Visto el art. 67 del vigente Reglamento de Sanidad Exterior, que dispone que los Médicos de los barcos españoles prestarán sus servicios gratuitamente a la tripulación y al pasaje, con la excepción del pasaje de cámara, para aquellas enfermedades que hayan contraído con anterioridad a su embarque y las venereosifilíticas:

Resultando que el pasaje de cámara, según lo dispuesto en el artículo citado anteriormente, debe pagar las visitas o consultas a los Médicos por aquellas enfermedades contraídas antes de su embarque y las venereosifilíticas:

Considerando que no sería justo el mismo régimen de honorarios para todo el pasaje de cámara,

Este Ministerio, de conformidad con lo informado por la Subsecretaría de la Marina civil, ha dispuesto que dichos honorarios, para todos los buques españoles de pasaje, deberán ser:

Pasaje de primera clase

Visitas en el consultorio, cinco pesetas.

Visitas en el camarote, ocho pesetas.

Máximo de percepción en veinticuatro horas, 20 pesetas.

Pasaje de segunda clase

Visitas en el consultorio, tres pesetas.

Visitas en el camarote, cinco pesetas.

Máximo de percepción en veinticuatro horas, 15 pesetas.

Embalsamamiento: todas clases

Honorarios al Médico y Ayudante, 2.500 pesetas.

Féretros y sustancias químicas, 500 ptas.

También podrán cobrar discrecionalmente cualquier otro servicio profesional extraordinario, tales como operaciones que no sean de urgencia, los partos de las pasajeras de cámara, etc.

Los Médicos llevarán un libro talonario, del cual cortarán los recibos que, visados por el Capitán del buque, entregarán para el percibo de los honorarios devengados. En la matriz de este talonario el Médico hará constar, además del nombre del pasajero y cantidad percibida, la enfermedad que haya motivado las visitas.

Los Médicos deberán entregar al Capitán del buque, al rendir cada viaje, una relación detallada de los datos consignados en este talonario, cuyas relaciones, visadas por el Capitán, serán entregadas por éste en la Delegación Marítima correspondiente, para ser cursadas a la Subsecretaría de la Marina civil.

En el consultorio existirá un libro de reclamaciones, de acuerdo con lo que dispone el art. 67 del vigente Reglamento de Sanidad Exterior.

Madrid, 9 de febrero de 1935.

UNA MODIFICACIÓN EN EL
SERVICIO DE COMUNICACIONES
MARÍTIMAS NÚMERO 3

Visto el expediente instruido a petición del Sindicato de Cosecheros de Canarias, que lamentándose de la actual crisis motivada por

la depreciación del plátano se queja de que sus envíos de frutas sufren un gran retraso en llegar a los puertos del Norte de la Península, especialmente a Santander, lo que motiva que la fruta llegue en malas condiciones, hasta el punto de haberse hecho recientemente una entrega de plátanos en el citado puerto con un 70 por 100 perdidos totalmente; por lo que solicitan se haga semanal el servicio de la línea número 3 y con buques más rápidos:

Visto el informe de la Subsecretaría de la Marina civil proponiendo, interín no sea aprobado por las Cortes el proyecto de ley de Protección a las industrias y comunicaciones marítimas, la supresión de la escala de Cádiz en la línea número 3 a su vuelta a Canarias, que es la que más perjudica a la fruta, por tener que sufrir ésta los calores y levantes de su puerto, sin que en él se hagan grandes operaciones de carga, y que haría más rápida la travesía a los puertos del Norte con ventaja para el Estado:

Resultando que con fecha 16 del próximo pasado se interesó informe de los Ministerios de la Guerra, Gobernación, Comunicaciones e Inspección general de Colonias, significándole que, de no emitirlo en un plazo de quince días, se les consideraría conformes con la modificación propuesta:

Resultando que transcurrido con exceso dicho plazo, han informado en sentido favorable el Ministerio de la Guerra y la Inspección general de Colonias, no habiéndolo hecho los Ministerios de Gobernación y Co-

municaciones, por lo que se les considera conformes:

Visto el contrato celebrado entre el Estado y la Compañía Trasmediterránea, concesionaria de los servicios de comunicaciones marítimas de soberanía, de 8 de abril de 1931,

Este Ministerio, haciendo uso de la facultad que le concede el art. 4.º del citado contrato, y de conformidad con lo informado por la Subsecretaría de la Marina civil, ha dispuesto:

Primero.—Que a partir del 1.º de marzo próximo quede suprimida la escala de Cádiz, a su vuelta de Canarias, en el servicio número 3; y

Segundo.—Que se publique esta disposición en la «Gaceta de Madrid».

Madrid, 21 de febrero de 1935.

APROBANDO UN APARATO
DETECTOR DE INCENDIOS ::

Se participa, para conocimiento de los armadores, constructores, Inspectores de buques y demás personas interesadas, a tenor de lo que dispone la disposición complementaria 1.ª del Reglamento para el servicio de Prevención y extinción de incendios en los buques de pasaje, aprobado por Orden ministerial de 21 de setiembre de 1933 («Gaceta» del 11 octubre del mismo año), que el aparato detector de incendios modelo «Monito-Semo I» ha merecido el calificativo de aprobado.

Madrid, 25 de febrero de 1935.

MUTUA DE SEGUROS DE LA FEDERACION ESPAÑOLA DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA
Marqués de Cubas, 25. - MADRID

APROBADA POR REAL ORDEN DE 18 DE NOVIEMBRE DE 1928

SEGURO DE BUQUES

La Mutua asume los riesgos de pérdida total, abandono, gastos de salvamento y 3/4 recursos de tercero.
Capitales asegurados: 33.686.860 PESETAS.
Sinistros pagados: 1.900.336,45 PESETAS.

Seguro de accidentes del trabajo y de mar

La Mutua asegura todos los riesgos que autoriza la vigente Ley de Accidentes del trabajo, y los riesgos de accidentes de mar.
Capitales asegurados: 7.740.204 PESETAS.

CIFRAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1933

DELEGACIONES EN TODOS LOS PUERTOS

Autorizado por la Inspección de Seguros y Ahorro en 8 de mayo de 1933

SANCHEZ RUIZ & FERRER

SEGUROS Y REASEGUROS

FLETAMENTOS :-: COMPRA-VENTA DE BUQUES

Telegramas | RUSANCO
 Telefonemas |
 TELEFONO 11 354
 APARTADO 145

CLAVES | A. B. G. 5.^a EDICIÓN
 | PARTICULAR

MADRID

Peligros, 9

HISPANO RADIO MARITIMA

Alcalá, 16 - MADRID

Estaciones de telegrafía y telefonía sin hilos y radiogoniómetros sistema MARCONI, TELEFUNKEN, S. F. R. y S. B. R. para toda clase de buques

Aparatos automáticos de alarma de los mismos sistemas

SONDAS ULTRASONORAS LANGEVIN FLORISSON

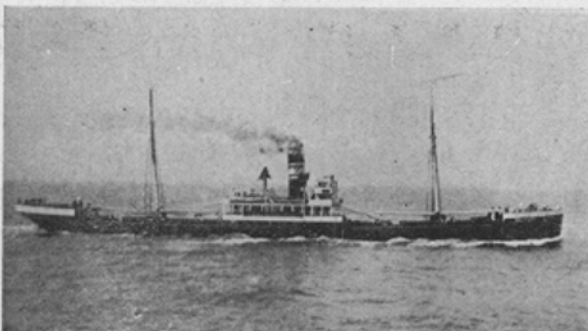
Esta Compañía tiene a su cargo las estaciones de la casi totalidad de los buques españoles de pasaje, carga y pesca, y posee la exclusiva en España para la explotación de dichos aparatos

Pídanse detalles y presupuestos a

HISPANO RADIO MARÍTIMA, MADRID - Alcalá, 16

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

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



JOAQUIN VELASCO

LANGREO, 2

GIJÓN

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

VAPORES:


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

DOMINGO MUMBRÚ

NAVIERO - CONSIGNATARIO DE BUQUES - FLETAMENTOS
BARCELONA

Telegramas } DOBRÚ
Telefonemas }

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

Fábrica de Pinturas PULCHRA

Teléfono 3.800-SANTANDER

PATENTES «MATEOLA» - ESMALTES
PINTURAS - BARNICES - SECANTES
COLORES - ACEITES
AGUARRAS - BROCHERÍA

Venta exclusiva:

E. Pérez del Molino, S. A.-SANTANDER

GRANDES TALLERES MECÁNICOS GARCIA Y CANGA (LTDA.)

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

GIJÓN

CONSTRUCCIONES METÁLICAS

Se hacen toda clase de reparaciones de buques.
Talleres de Ajuste, Calderería y Forja- Montaje de
transmisiones - Soldadura Autógena y Eléctrica.

Construcción y reparación de toda clase de Máquinas y Calderas

FUNDICIÓN de METALES

GUARDACABOS de TODAS las MEDIDAS

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

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

Para pedidos dirigirse a

D. Miguel Morales Almiñana

Capitán de la Marina Mercante

Lista de correos - CADIZ

Enviándole por giro postal o telegráfico 75 pts.

PEDRO PRENDES

ALMACENES DE MADERAS

DE TODAS CLASES

IMPORTACIÓN DIRECTA

GIJON

ALMACENES Y TALLERES MECANICOS

DE ASERRAR Y MACHIHEMBRAR

CALLE MARIANO POLA, 8 Y 10

TELÉFONO 31-28

Telegramas PRENDES

LA UNIÓN y EL FÉNIX ESPAÑOL



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

REPRESENTANTES EN GIJÓN (ASTURIAS):

Luis del Campo Valdés-Meriva - Claudio Fernández y Fernández
COMISARIATO DE AVERÍAS
Oficina: Libertad, 49 - Teléfono 2938 - Particular 1496

ALMACÉN DE EFECTOS NAVALES

— DE —

VIUDA MAÑUECO (SUCESOR)

Méndez Núñez, 8 — Teléfono 2256

SANTANDER

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

SUCURSAL EN PUERTO CHICO

Minas de Respinedo

JESUS FERNANDEZ

OFICINAS:

Marqués de San Esteban, número 2

GIJÓN

SOCIEDAD INDUSTRIAL ASTURIANA

FABRICAS DE MOREDA Y GIJON

ACERO Siemens básico de todos tamaños, lingotes de fundición y afino :-: ALAMBRES brillantes recoci-
dos, galvanizados y cobrizados :-: ACEROS al crisol para herramientas, limas y barrenas de minas :-: HIE-
RROS 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 } ANGEALVAREZ 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 | Margerita, 270 »
 | Africana.. 150 »

ELECTRO-SOLDADORA ASTURIANA

Director: D. PEDRO SABANDO

SOLDADURA ELÉCTRICA

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

Tren flotante :-: Lancha «Electra»

Tren terrestre transportable

Oficinas: Covadonga, 24, bajo TELÉFONO 1743

Dirección telegráfica: JAENICKE

G I J Ó N

S. A. ESPAÑOLA DE 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

G I J Ó N

MADERAS PARA MINAS
SIERRAS MECÁNICAS
Y CARBONES

Armador del vapor C. HEVIA
220 tons.

SANZ CRESPO, 25 Y 27
Teléfono 11-37

TALLERES DE G. RIERA

G I J Ó N

(Próximos al puerto del Musel)

Teléfono 34-44

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

COMPañIA EUSKALDUNA

DE CONSTRUCCION Y REPARACION DE BUQUES

BILBAO

ESPECIALIDAD EN TODA CLASE DE CONSTRUCCIONES NAVALES

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

Grandes diques secos para toda clase de reparaciones, reconocimientos, limpieza y pintura de fondos.

Fundiciones de hierro, bronce, acero moldeado y aceros especiales.

Fabricación de tornillos, tuercas y remaches.

Grandes talleres de construcción de locomotoras y demás material de ferrocarriles, puentes metálicos, grúas de todas clases, maquinaria para obras públicas, fábricas y edificaciones.

Dirección postal, Apartado 13 - Bilbao

Dirección telegráfica, Euskalduna - Bilbao

GASCUE Y CRUZ

San Sebastián y Pasajes

Consignatarios

Carbones

Fletamentos

AGENTES COMERCIALES

DE LA

Sdad. Metalúrgica Duro-Felguera

Dirección Telegráfica y Telefónica:

GASCUECRUZ

Teléfono... 10.435.— San Sebastián

> ... 5.149.— Pasajes

Jesús García Castillo

Armador y Consig-
natarlo de buques



Fletamentos



Agente de la Compañía
Naviera

SOTA y AZNAR

Telegráficas: JESUSGARCIA

Teléfono 2484

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

De venta en
Droguerías,
Ferreterías
y
Efectos Navales



Viuda de Antonio López de Haro

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

Agente de:

Cía. Navlera SOTA y AZNAR, de Bilbao.

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

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

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

(Servicio regular entre los puertos del Golfo y España)

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

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

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

G I J Ó N

Telegramas y Telefonemas: HARO

Instituto, 30-1.^o

Apartado 71 - Teléfono 18-00

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

Fábrica en

LUCHANA - ERANDIO

(Bilbao)

MARCA



RÉGISTRADA

HOLZAPFEL

Unicos agentes y fabricantes

en España de las afamadas

Pinturas "HOLZAPFEL"

LAS MEJORES DEL MUNDO Y LAS DE MAYOR CONSUMO MUNDIAL

Patente «INTERNATIONAL». — Para fondos de buques de hierro y acero. — Cerca del 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