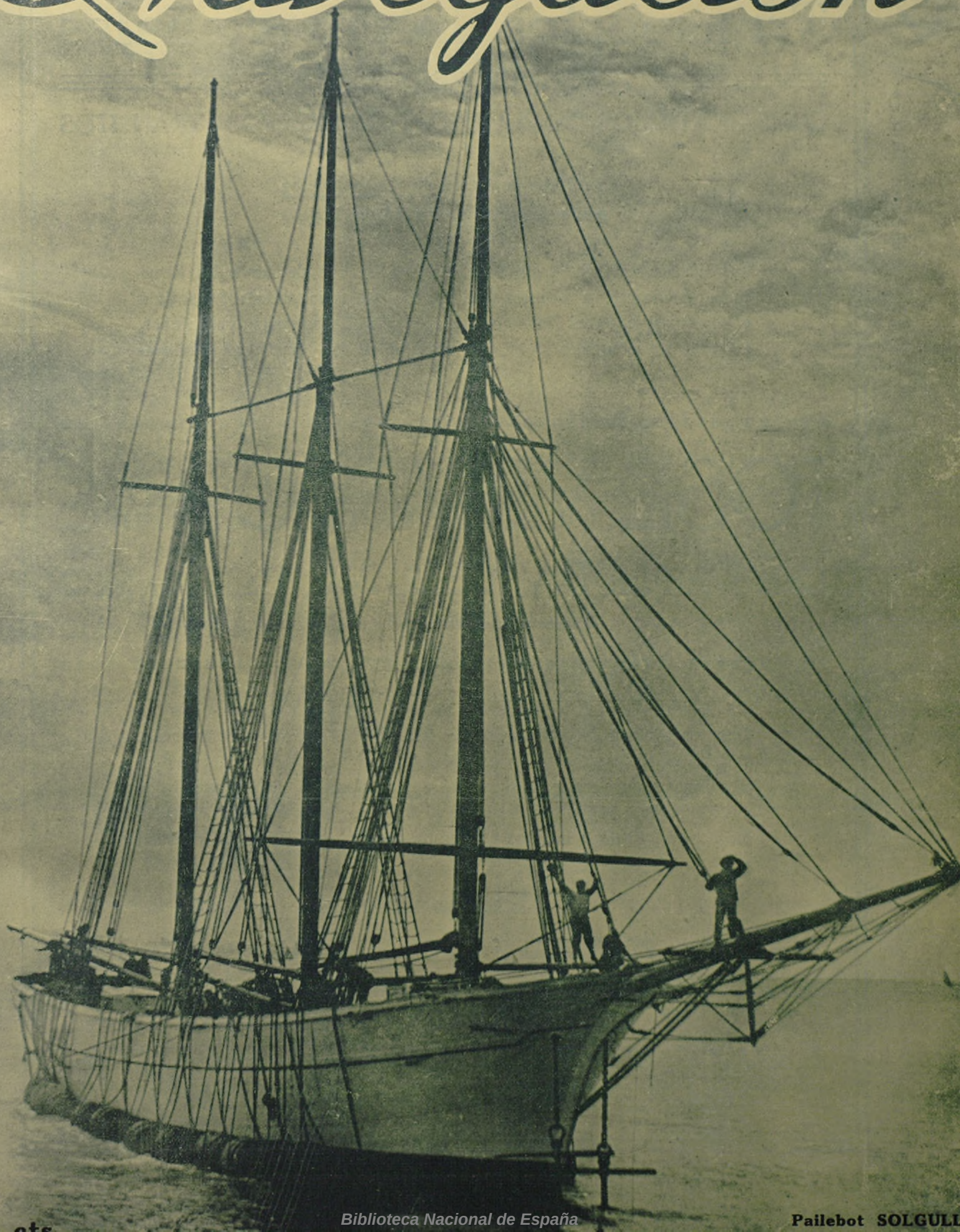


Navegación



Transportes internacionales

===== Agencia de Aduanas =====

CONSIGNATARIOS DE BUQUES : FLETAMENTOS : TRÁNSITOS

**Servicio especial de Transbordos
para Francia, Suiza e Italia**

Nos cuidamos de toda clase de embarques con destino a las Repúblicas americanas, a precios reducidos, pudiendo además garantizar a nuestros clientes las condiciones de fletes más ventajosas, estando en continuo contacto con todas las empresas navieras

.....
JOSÉ VILA & C.^o, S. en C.

Casa principal: BARCELONA, Calle Ancha, 2

Dirección telegráfica: VILARUS
.....

Casa especialmente organizada para la recepción de toda clase de mercancías, cuidando de su despacho, ya sea para su entrada en los depósitos francos o para el consumo. Nos encargamos también de la colocación de mercancías que nos remitan en consignación, contando para ello con todos los elementos necesarios para garantizar a nuestros clientes las mejores condiciones del mercado

Sucursales:

En ESPAÑA: PORT-BOU (Prov. Gerona) - IRÚN (Prov. Guipúzcoa)

En FRANCIA: CETTE (Hérault), 3, Quai d'Orient - CERBERE (Pyr.-Or.) - BELLEGARDE (Ain) - HENDAYA (Bas. Pyr.)

En SUIZA: GENEVE, 14, rue Lausanne - CHIASSO (Tessin)

En ITALIA: GÉNOVA, Piazza S. Siro, 3-4

A nuestros favorecedores

La huelga promovida por los tipógrafos de Barcelona durante la primera semana de Enero nos produjo un retraso en la publicación de NAVEGACIÓN, del que pensábamos desquitarnos durante el corriente mes de Febrero. Pero como si nos persiguiese la fatalidad, nuestro estimado Director se ha visto obligado a guardar cama durante diez días, atacado por la «grippe». Ello ha sido el motivo de que el retraso otra vez se cierne sobre nuestra Revista y no hayamos podido regularizar aún la aparición de la misma.

Si no surgen nuevas dificultades, por todo el mes de Marzo procuraremos estar al corriente, siquiera sea para agradecer el interés cada día mayor que entre el público ha despertado nuestra publicación.

nnestros favores

La huelga promovida por los tipógrafos de Barcelona durante la primera semana de Enero nos produjo un retraso en la publicación de NAVEGACIÓN, del que pensábamos desquitarnos durante el corriente mes de Febrero. Pero como si nos persiguiese la fatalidad, nuestro estimado Director se ha visto obligado a guardar cama durante diez días, atacado por la «gripe». Ello ha sido el motivo de que el retraso otra vez se cierna sobre nuestra Revista y no hayamos podido regularizar aún la aparición de la misma.

Si no surgen nuevas dificultades, por todo el mes de Marzo procuraremos estar al corriente, siquiera sea para agradecer el interés cada día mayor que entre el público ha despertado nuestra publicación.

Compañía Trasmediterránea

DOMICILIO SOCIAL: BARCELONA - PASAJE DEL COMERCIO, 1 Y 3
REPRESENTACIÓN EN MADRID - PLAZA DE LAS CORTES, NÚM. 6

SERVICIOS COMERCIALES

Línea regular semanal entre los puertos del Mediterráneo y los del Cantábrico

Salidas de Barcelona todos los miércoles para Valencia, Málaga, Cádiz, Huelva, Vigo, Villagarcía, Coruña, Pasajes, Bilbao, Santander y Musel, regresando desde este último puerto para los de Coruña, Villagarcía, Vigo, Málaga, Valencia y Barcelona

Línea de Barcelona-Sevilla

Salidas de Barcelona todos los domingos para Valencia, Málaga, Cádiz y Sevilla, saliendo de este último puerto todos los martes para Cádiz, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona y Barcelona

Servicio semanal entre los puertos del Mediterráneo y Melilla, Río Martín y Ceuta, partiendo de Barcelona

servicios eventuales de gran cabotaje :: Servicios de navegación de altura entre los puertos de España y de Cuba y América del Norte

Servicios de Correos entre Cádiz, Sevilla, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas y Santa Cruz de la Palma, prestados por los vapores de la Sociedad «Navegación e Industria»

Salidas de Cádiz para Canarias todos los días 4, 11, 19 y 26 de cada mes, y de Sevilla para Cádiz y Canarias todos los días 2 y 17 de cada mes

Servicios postales prestados por los vapores de la Compañía Valenciana de Vapores correos de Africa

A) *De Málaga a Melilla.*— Salidas de Málaga todos los martes, jueves y sábados.

B) *De Melilla a Málaga.*— Salidas de Melilla todos los miércoles, viernes y domingos.

C) *De Almería a Melilla.*— Salidas de Almería todos los lunes.

D) *De Melilla a Almería.*— Salidas de Melilla todos los domingos.

E) *De Melilla a Menores.*— Salidas de Melilla para Chafarinas, Alhucemas, Peñón de Vélez, Cabo Agua y la Restinga todos los días.

F) *Servicios de Cádiz, Tánger, Algeciras, Ceuta.*— Salidas de Cádiz para Tánger todos los martes, jueves y sábados.— Salidas de Cádiz para Algeciras todos los martes, jueves y sábados.— Salidas de Cádiz para Ceuta todos los jueves.— Salidas de Tánger para Cádiz todos los lunes, miércoles, viernes y domingos.— Salidas de Tánger para Ceuta todos los jueves.— Salidas de Tánger para Algeciras todos los lunes, martes, jueves, sábados y domingos.— Salidas de Algeciras para Cádiz (vía Tánger) todos los lunes, miércoles, viernes y domingos.— Salidas de Algeciras para Tánger todos los lunes, miércoles, viernes y domingos.— Salidas de Ceuta para Algeciras, Tánger y Cádiz todos los jueves.— Salidas de Algeciras para Ceuta todos los días.— Salidas de Ceuta para Algeciras todos los días.

G) *Servicio de Canarias.*— Salidas de Barcelona para Tarragona, Valencia, Alicante, Cartagena, Almería, Málaga, Melilla, Alhucemas, Peñón de Vélez, Río Martín, Ceuta, Tánger, Larache, Rabat, Casablanca, Mazagán y los puertos de Canarias todos los días 1.º y 16 de cada mes.

FLOTA DE LA COMPAÑÍA

A. Cola : Antonia : A. Lázaro : Anonio Ferrer : Ausias March : Cullera : Barceló : Tordera : Comercio : Cabañal : Juan de Joanes : Canalejas : Félix Piçqueta : General Fernández Silvestre : Cirilo Amorós Tintoré : Grco : C. Sorni : Játiva : S. Giner : J. B. Llorens : J. J. Sister : Ruiz Capdepón : Marqués del Turia : Jorge Juan : Peris Valero : Sagunto : Poeta Querol : Torreblanca : Teodoro Llorente : Pérez Pujol : Vicente Ferrer : Españolito : Turia : Vicente La Roda : V. Puchol : Francolí : Villareal Tambre : Aragón : Andalucía : Castilla : Cataluña : Navarra : Canarias : Hespérides : Atlante : Del-fin : Reina Victoria : Jacinto Verdaguer : Juan Maragall : Torras y Bages : Roger de Flor : Riús y Taulet : Romeu : Capitán Segarra :: En construcción: Escolano : Marqués del Campo : Escalante : Guillem Sorolla : Poeta Arolas

Todos estos vapores van provistos en su mayoría de telegrafía sin hilos, luz eléctrica y dotados de toda suerte de comodidades para el pasaje y de condiciones inmejorables para la carga

Taller de reparaciones navales en VALENCIA (Talleres Gómez) y en BARCELONA (Talleres Nuevo Vulcano) :: Astilleros de construcción naval en EL GRAO DE VALENCIA

INDUSTRIAS NAVALES
DE
CARLOS MALLOL

Astilleros de construcción y reparación de buques de madera en

San Feliu de Guixols

Teléfono 189 (Grupo Palamós)

Manufactura general del ramo de velería,
defensas y salvavidas

Fábrica: **Gasómetro, 10 (S. M.)** - Teléfono A. 3147

Despacho: **Paseo Colón, 3** - Tel. A. 2684 - **Barcelona**



Reservado para los
MOTORES MARINOS

SAN MARTIN

Primera fábrica nacional de
legítimos motores para el
empleo de aceites crudos

Navegación

Director:
Julián Amich

Aparece los días 1.º y 15
de cada mes

REVISTA MARITIMA
QUINCENAL, ILUSTRADA

SUBSCRIPCIONES

España: Seis meses, 7 ptas. - Un año, 12 ptas.
Extranjero: Un año, 15 ptas.

Oficinas: Gerona, 116 · Tel. G.1471

CORRESPONSALES
en todos los puertos importantes de España
Anuncios según tarifas

LA QUINCENA

TRIPULACIONES de las naciones aliadas van llegando a los puertos españoles para hacerse cargo de los buques alemanes y austriacos refugiados en los mismos desde que empezó la guerra. Los señores Alapetite y marqués de Carlotti, embajadores de Francia e Italia respectivamente, visitaron el día 25 de enero al ministro de Estado, y, según nota publicada por la Prensa, en la visita se trató de cómo se harán cargo los aliados de los buques mercantes enemigos refugiados en nuestros puertos.

Estas dos noticias han sido el punto final a la cuestión de la compensación del tonelaje torpedeado.

La política española que, en ocasiones, quiere ser sagaz y resulta sórdida y solapada, en este asunto sólo tiene un calificativo: cobarde. En la sucesión de gobiernos durante la guerra, germanófilos unos y aliadófilos otros, no queriendo ser las dos cosas a la vez, todos los que ocuparon el poder sólo coincidieron en una cosa: en el miedo a tratar de la cuestión marítima, que, como es natural (aunque muchos no quieran comprenderlo), ha sido la más importante durante la guerra, y será la más vital en la post guerra.

La causa de la germanofilia de muchos españoles es Gibraltar, porque es un trozo de la península que fué y debiera ser nuestro; muchos españoles se alarmaron y sintieron viva indignación al leer el otro día en la prensa las peticiones de Portugal, porque en ellas va englobada la entrega de dos pueblos fronterizos, que hoy son nuestros.

Y, sin embargo, todos hemos sufrido al ver, no la frialdad, sino la complacencia con que muchos españoles

vieron torpedear nuestros barcos mercantes. Son esos mismos españoles que reclaman Gibraltar, a grito pelado, y se indignan contra Portugal, porque intenta pretender arrebatarlos dos pedazos de nuestro suelo.

A nosotros nos parece muy santo y muy noble velar por la integridad de nuestra patria; pero no podemos menos de preguntar: ¿es que los buques mercantes españoles no son un pedazo de nuestra patria, ya que hemos contemplado impávidos su destrucción? ¿Es que la bandera que a popa ostentan no es tan española como las otras? ¿Es que esos hombres que a bordo de los barcos españoles han ido a la muerte no son más españoles que esos que piden Gibraltar desde dentro de sus casas?

Y los gobernantes españoles, tan sagaces, han dejado pasar los días sin resolver nada. A última hora vino la comedia de los *Españas*, la comedia de nuestra incapacidad cobarde, que quiso ser una valentía a estilo cuervo.

Todos han hecho el silencio ante este acto porque es una vergüenza, pero nosotros queremos recordarlo, porque es una enseñanza.

Cuando menos, ya que los gobernantes se veían impotentes para lograr la restitución del tonelaje perdido, debieran haber orientado su política hacia la intensificación y desarrollo mediante acertadas disposiciones, de los astilleros españoles, como única medida para contrarrestar la inferioridad de nuestra marina mercante después de la guerra; pero ni aun eso supieron o quisieron hacer.

A nosotros nos gustaría saber qué concepto tienen los políticos españoles de lo que es un astillero y de su importancia.

HACE pocos días fué puesto a la firma del Rey un decreto importantísimo (que publicamos en otro lugar de este número), pues revela la iniciación de un cambio en el criterio de los políticos que hoy gobiernan.

Por dicho real decreto pasarán a depender del ministerio de Fomento todos los asuntos que se relacionen con la explotación de la industria de pesca con el arte de almadrabas.

Nosotros quisiéramos que, igual que en otras naciones, todos los asuntos relacionados con la marina mercante e industrias marítimas dependieran lo menos posible del ministerio de marina mercante en España. Hurio que se reforme completamente la administración española y que desaparezcan intereses creados que hoy parecen casi indestructibles.

Si no son los industriales marítimos, o los armadores, o los marineros, nadie se preocupa, ni nadie sabe nada de marina mercante en España. Hubo un instante en que todos vieron a la marina mercante española en trance de desaparecer y comprendieron que ella era la salvación nacional; hoy, pasado el peligro, todos se encogen de hombros.

Hoy, al hablar de marina con un español aficionado, dice:

—¡Oh, el mar! ¡Qué bonito y que gallardo es un buque de vela!

Y ya ha hecho una frase.



UN PEQUEÑO VIAJE

IMPRESIONES DE UN NEÓFITO

EL marino nos dice :

—Antes de amanecer, zarparamos. Vamos bordeando la costa. Esta costa magnífica de Barcelona a Marsella. El barco detiene su marcha en Palamós... ¿No han visto amanecer en el mar?... Vengan; verán amanecer en el mar... Ustedes, noctámbulos, que han visto salir el sol en todos los rincones, en todos los paseos ciudadanos, están acostumbrados a ver el sol entre la cara triste de los que van a su trabajo; en el mar verán algo magnífico... Vengan a ver amanecer...

* *

No habíamos pisado un barco en marcha. Recogemos esta impresión: el respeto a la jerarquía. Hasta los perros de cubierta no se atreven a descender a los comedores. Cada cosa sirve para una cosa. Cada uno tiene su obligación. Nadie hace lo del otro. Además, en el barco reina un silencio admirable, que es cosa que ayuda a nuestra misantropía. Nada dice el capitán, ni el oficial. Sólo órdenes brotan de los labios. Timbres y campanas que suenan brevemente, que dan ordenanzas. Esta jerarquía del barco es una cosa admirable. Como en todas partes del barco, en las paredes, en los aparatos, vemos nombres ingleses; pensamos que este orden, este respeto al prójimo, es también cosa de Inglaterra. Un camarero sirve la cena y nos avisa que va a amanecer. Nos pregunta :

—¿No se marean?

Y pensamos que más nos mareamos en la ciudad, entre el charlar idiota de los amigos, entre la lectura idiota de los periódicos, entre la charla idiota de las mujeres, de los barberos, de los conductores de tranvía...

El respeto a la mujer.

En cubierta dormían unas mujeres de la Andalucía. Han estado toda la noche en los rincones, apoyando la cabeza unas en el regazo de las otras. Después se han lavado, se han peinado. Junto a ellas pasaban y pasaban los marineros, los camareros, los paleros con su cara tiznada. Y ni sus ojos, ni sus labios decían algo que revelase carnales apetitos. Y las mujeres mostraban su nuca blanca, su nuca morena, y su carne limpia era una tentación. Pero los hombres nada decían. Y es que en el mar, en los buques, no admiten a esos micos ciudadanos que se pasan la vida dando alaridos de lujuria.

* *

Este hombrecito debe pasar a la historia. Es amable, es callado y es servicial. Es un jorobadito que parece bueno. No tiene en sus ojos ningún destello de rencor; ese rencor que se adivina en la mirada de los jorobados. Este jorobadito es camarero y sube y baja escaleras rápidamente. Su joroba le hace inclinar levemente. Así, al pasar por su lado, siempre parece que saluda. Como es bueno y callado, sus compañeros le mortifican inocentemente. El se enfada. Es por lo único que se enfada—dicen sus compañeros.—Este jorobadito se enfada cuando sus compañeros le llaman :

—¡Tortuguita!

Entonces sí, entonces su cabeza parece la de una tortugueta irritada que va a esconderse en el caparazón para no ver a los hombres.

* *

Miramos la estela que el buque deja en las aguas tranquilas del Mediterráneo. El oficial nos dice :

—¿Esperan a un submarino?

No habíamos pensado en el submarino. Y es que nosotros, esperábamos el amanecer, el sol, la vida...

* *

El Sol.

Primero una claridad tenue, las estrellas se van apagando, la Osa Mayor se ha hundido en la lejana costa. Después la púrpura de la aurora.

El Sol.

Es un disco grande, grande y rojo. Parece que tiene cara como la luna y que nos sonríe como a buenos amigos. Se nota un aire que viene de tierra. El oficial dice :

—Ese es el beso de la tierra al Sol cuando se levanta de dormir bajo la colcha del mar.

¡Tierra y sol que retozan! Nos parece asistir al risueño despertar de un viejo matrimonio.

* *

Los prisioneros entregados.

Palamós...

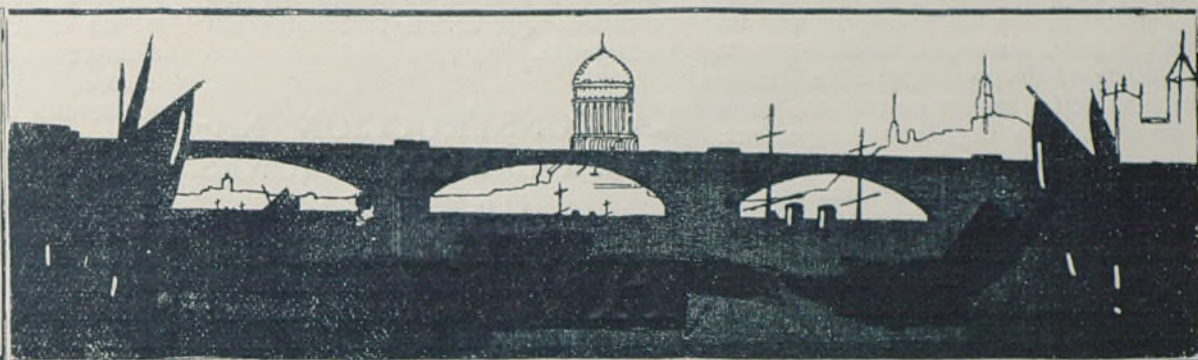
Nacieron primero dos chimeneas, después la torre de una iglesia, después el caserío.

Ni un barco en el puerto. Es como si el puerto fuera una tenaza que abre su boca para cogernos. Llegamos a tierra y nos duele dejar el buque donde se estaba tan bien, donde se estaba tan solo, tan callado, tan cerca del cielo y del agua, de los misterios insondables.

El buque nos ha dejado, como a naufragos recogidos, como a presidiarios escapados de la tierra, y a la tierra nos ha entregado otra vez.

AMICHATIS

SECCIÓN INGLESA



LA PROPULSIÓN ELÉCTRICA EN LOS BUQUES DE CARGA

AUNQUE los primeros trabajos para aplicar la electricidad a la propulsión de los buques, fueron hechos por ingenieros ingleses, los de otras nacionalidades son los que los han desarrollado. No habiendo sido un éxito las pruebas del *Tyne-mount*, proyectado por Mr. Mavor, de Glasgow, entraron las dudas, tanto los ingenieros navales como en los electricistas del país. En los Estados Unidos, especialmente, es donde se ha aplicado el nuevo sistema con alguna extensión. Las instalaciones montadas o en construcción para ser montadas en los buques de la Armada yanqui, suman algunos miles de caballos de fuerza, y se están construyendo buques mercantes, dos de ellos de 12,000 toneladas de desplazamiento, que serán propulidos por motores eléctricos de 1,500 HP. Aunque esto, naturalmente, es sólo una pequeña parte de lo que se está construyendo. Para siete acorazados y cuatro cruceros de batalla se han encargado a una sola casa instalaciones completas de propulsión eléctrica, que en conjunto suman cerca de un millón de caballos de fuerza. Los acorazados tendrán 37,000 HP., 32,000 toneladas de desplazamiento y 22 y medio nudos de velocidad; y los cruceros, 180,000 HP., 40,000 toneladas y 34 nudos. Cada una de estas unidades estará dotada de cuatro motores propulsores instalados en cuatro departamentos distintos.

Sin embargo, es de mayor interés para nuestros lectores los progresos de la propulsión eléctrica aplicada a los buques mercantes. En este sentido los armadores e ingenieros suecos con su empresa y habilidad han hecho más que en América o en parte alguna. Aun durante los años de guerra, los hermanos Ljustrom, de Estocolmo, con sus asociados de Inglaterra han hecho muy notables progresos en el desarrollo del sistema de propulsión conocido con el nombre de «Ljustrom turbo-electric». Bajo la dirección de Mr. Rolland S. Portham, se ha fundado una compañía «The British Ljunstrom C.^o Ltd.», con domicilio social en Londres (22, Billiter-Street), y a sus trabajos se debe la aceptación

que ha tenido el nuevo sistema. El primer buque en que ha sido aplicado el *Mjolner*, con dos motores, que suman 900 HP., ha estado prestando servicio desde 1914 y ha probado plenamente la afirmación del inventor, de que se obtiene economía aun aplicado a los buques de pequeño porte. El consumo de combustible, en iguales condiciones (de calado, velocidad, etc.) ha sido un 38 por 100 menor que el de su gemelo, el *Mimer*, dotado de máquinas de triple expansión. Los señores Ljunstrom han prestado particular atención al procedimiento de subdividir las máquinas propulsoras en dos unidades completamente independientes, de modo que cada una de ellas pueda imprimir al buque 3/4 de su velocidad en condiciones relativamente económicas, obteniendo así el máximo de seguridad en el mar.

En el verano último se hicieron pruebas con el *Wulsty Castle*, el primer buque mercante inglés dotado de máquinas turbo-eléctricas sistema Ljunstrom. Tiene 356 pies de eslora, 41 pies y 9 pulgadas de manga, y 25 pies y 11 pulgadas de puntal, pudiendo cargar 6,435 toneladas. Hasta la fecha ha prestado continuamente servicio y pronto sabremos detalles de su funcionamiento por la conferencia que Mr. Portham dará sobre el particular en la Asociación de Ingenieros y Constructores de buques de Escocia.

Los armadores escandinavos han adoptado atrevidamente las máquinas tipo Ljunstrom para la propulsión de sus buques. En los astilleros de Noruega se están construyendo actualmente 55 buques que suman 142,000 toneladas de registro bruto, de los cuales, seis de gran porte estarán dotados de motores Diesel, contruados en Dinamarca, y cinco con máquinas turbo-eléctricas, siendo las turbinas procedentes de Suecia. Al astillero de Frederickstad, en Noruega, se han encargado 25 buques con propulsión turbo-eléctrica. El primero de estos buques, el *Arcturus*, fué botado al agua en Octubre último y hechas las pruebas de velocidad, ha sido ya puesto en servicio. Tiene 300 pies de eslora, 47 de manga y 23 de puntal, calando 19 pies y 9 pulgadas con 4,600 toneladas de carga. Las carboneras, calderas y las dos turbinas de 600 caballos indicados cada una que mueven

las dinamos productoras de corriente, están en el centro del buque, mientras que los motores de propulsión y sus anexos están colocados a popa, transmitiéndose la fuerza por medio de cables conductores. Esta disposición permite ganar un espacio de 100 toneladas para carga, mientras que el consumo de carbón, afirman que es menor al de un buque similar dotado de máquinas ordinarias.

Por tanto, se aumenta considerablemente al capacidad del buque para carga. En las pruebas alcanzó una velocidad de 11 nudos; sin exceder el consumo proyectado de 0'45 kgs. por caballo indicado.

El número total de buques en construcción, en los cuales debe instalarse las máquinas turbo-eléctricas sistema Ljunstrom, es de 53, estando su fuerza comprendida entre 1,000 y 6,500 caballos para cada buque. No solamente los armadores suecos, sino también los ingleses, franceses, noruegos y yanquis, están en la lista de pedidos. Para una compañía inglesa debe construirse un buque de 6,500 HP., para el comercio del Atlántico.

Del Nautical Magazine

NAVEGACIÓN LIBRE

A L discutir las medidas necesarias para al pronta reanudación del comercio exterior, Sir Alfred Booth, presidente de la Compañía Cunard, dijo que la Marina mercante inglesa necesita para reponerse, libertad para competir con el extranjero y libre acceso a todos los puertos del mundo. Y aclara estos puntos esbozando la marcha que conviene seguir y que debiera ser seguida por el Gobierno, en interés tanto de los navieros como de los comerciantes. El control del Gobierno, dice, no puede cesar de una vez; y aunque los buques necesitan librarse de la requisición, durante algún tiempo han brán de navegar con licencia, especializándose los viajes que se les permita hacer. En las presentes circunstancias el Gobierno no puede permitir a un naviero que tenga sus buques fletados por extranjeros durante largo tiempo. Es más, necesita el Gobierno ejercer cierto control para conocer la situación de los buques y para asegurar el tonelaje suficiente en las líneas de mayor

importancia nacional y evitar que se acumulen demasiados buques en las mermas importantes. A medida que se aumente el tonelaje disponible, las licencias serán menos necesarias, hasta que en su día lleguen a desaparecer. Las ideas de Sir Alfred Booth respecto a la «libertad de los mares», en tiempo de paz, son igualmente sanas y practicables. Según él, libertad de los mares significa igualdad de trato, para los buques de todas las naciones en los distintos puertos, y para los pasajeros y mercancías conducidos directamente en ferrocarril a los puertos. Debe haber libertad completa de tránsito sin ninguna diferencia en las tarifas de ferrocarril. Como es sabido, el Gobierno alemán, antes de la guerra prohibía atravesar Alemania a emigrantes y mercancías si no iban a embarcar en transatlánticos alemanes. Seguramente el Presidente Wilson por recordar este hecho habló del «libre acceso a los mares». Sir Alfred lamenta que se haya sugerido el imponer tarifas diferenciales a favor de las mercancías importadas o exportadas bajo pabellón inglés, pues esto equivaldría al resurgimiento de la política basada en arcaicas Leyes de Navegación. El comercio del mundo es demasiado grande para tal cosa y además aquella política no es hoy practicable. En general la navegación prospera en donde hay menos complicaciones, sean tarifas o cualesquiera otras restricciones. Según Sir Alfred, la principal objeción que se presenta a la nacionalización de la flota mercante es que presidiéndose el negocio a frecuentes rozamientos, los respectivos Gobiernos se verían envueltos en complicaciones internacionales. Han habido guerras de tarifas en pasados tiempos y sin duda volverá a haberlas en lo futuro, y conociendo el resultado de alguna de ellas, Sir Alfred rechaza toda idea de que una de tales guerras tenga lugar entre las líneas de navegación del Gobierno inglés y las de otro cualquier Gobierno, el de los Estados Unidos, por ejemplo. Respecto a la flota mercante de los ex Imperios centrales, los Aliados deberían hacerse cargo de ella y el valor que representa considerarlo como parte de la indemnización de guerra. En cuanto a este punto, no sería muy equitativo que los Estados Unidos usaran el gran número de buques alemanes internados en los puertos americanos para competir con las compañías inglesas que son las que han soportado más pérdidas debido a la acción de los submarinos, pero, de-

jando esto aparte, no temen las competencias, que serían afrontadas animosamente.

LA CONSTRUCCIÓN NAVAL Y LAS CONDICIONES DE PAZ

AUNQUE a primera vista no le parece, la construcción de buques, su futuro desarrollo y la marcha que seguirá esta industria, están íntimamente relacionados con el tratado de paz que debe firmarse dentro de pocos meses. Si supiéramos, aunque fuera aproximadamente, cuál será el espíritu de dicho tratado, podríamos desde luego predecir lo que ocurrirá en lo futuro respecto a la construcción naval en todo el mundo. De momento, se puede dar como un hecho que sean las que quieran las condiciones de paz, durante el corriente año se trabajará activamente en todos los astilleros siempre que no sobrevengan conflictos obreros. Pero este trabajo se empleará de modo distinto, según sean las condiciones finales del referido tratado. Así, por ejemplo, si la futura paz se basa en el antiguo equilibrio europeo, de neutralidad armada hasta que uno u otro bando se sienta suficientemente fuerte para atacar, entonces la construcción naval se desarrollará conforme a este hecho y gran parte del trabajo, que de otro modo se emplearía en la construcción de buques mercantes, se empleará en la construcción de buques de guerra, que es lo que ha ocurrido en los cuatro años últimos. Por el contrario, si de esta Europa manchada de sangre surge una Liga de Naciones que imponga su voluntad sobre los pueblos guerreros, más que por la fuerza, por persuasión fundada en altos principios morales, entonces, naturalmente, la industria naval responderá al nuevo espíritu y al nuevo estado de cosas, haciendo todo lo posible para perfeccionar las artes de la paz y el comercio pacífico entre todas las naciones del mundo.

Existe, pues, una íntima relación entre el futuro de la construcción naval y lo que decidan los plenipotenciarios en la Conferencia de la Paz. ¿Qué pasará, pues? Por lo menos en Inglaterra, la industria naval saldrá beneficiada pase lo que pase, aunque la calidad y cantidad de la producción serán distintas, según los casos. Podemos construir buques de guerra tan buenos como cualquiera de los que hay

a flote; pero esta industria nunca tiene un carácter estático, sino que es siempre un hecho dinámico. A los diez años el buque de guerra más perfecto ya resulta anticuado y, por tanto, se le juzga una fuerza secundaria y de escaso valor. Arrojamlos continuamente al montón buques que han costado cientos de miles de libras esterlinas, y aunque son unos excelentes policías de los mares, no han contribuido directamente, ni con la más pequeña moneda, a la riqueza nacional. Y este proceso de descartar buques sigue y aun se acelera, con cada década que pasa. Hace pocos días solamente, llegó la noticia oficial procedente de América de que ya había buques con propulsión eléctrica; pero, aunque no dudamos del hecho, deseáramos tener más pruebas de las grandes ventajas que se le atribuyen antes de aceptar la aplastante conclusión de que con tales buques, todos los demás ya son de importancia secundaria. Pero, sea o no sea verdad, la construcción de buques de guerra debe seguir en las condiciones que conocemos y aun con la Liga de las Naciones no es muy fácil que cesen. Solamente la cantidad y clase de construcciones es lo que se determinará muy pronto en París. Si volvemos al antiguo estado de cosas de ante guerra con la idea de grandes armamentos, la construcción de submarinos y de buques similares debe continuar. No hay ninguna duda sobre el particular.

Por el contrario, si con la Liga de las Naciones se consigue mejorar las relaciones entre los países y los hombres, entonces la industria naval quedará libre para dedicar todo su trabajo a fines pacíficos. Y si hubiéramos de escoger, no dudáramos un momento acerca de que es lo mejor. Los buques son mensajeros de paz y de buena voluntad entre los pueblos separados por el mar y que el mar une; aumentan la riqueza del mundo, cambian los distintos productos y reúnen a todos en la común hermandad del trabajo. En el porvenir habrá, con seguridad, insistente y viva competencia; pero estando los negocios marítimos más libres de antiguos prejuicios y de onerosas trabas administrativas que la mayor parte de otros intereses comerciales, aspiramos a que las industrias gemelas, navegación y construcción naval, contribuyan de consuno a pacificar el mundo convirtiéndolo en residencia agradable para todas las razas de la humanidad.

(F. M. MORA, trad.)

De *The Shipping World*



LOS SUBMARINOS ESPAÑOLES VISITAN BARCELONA



Dos de los submarinos españoles amarrados de popa en el muelle de la Muralla, entre dos torpederos de la escuadra

El submarino *Isaac Peral* que, como recordarán nuestros lectores, fué construido en Norte América, y los submarinos *A-1*, *A-2* y *A-3*, que fueron construidos en Italia, han visitado por primera vez el puerto de Barcelona, en donde a su brillante oficialidad y tripulación se les hizo el recibimiento que merecían. El viaje a la ciudad condal lo motivó el hacerse cargo de la bandera del *Monturiol*, regalada por la señora Guardiola y bordada por distinguidas damas barcelonesas

Solemne momento de izar la bandera en el *Monturiol*

ESPAÑA PINTORESCA

EL COMITÉ DE TRÁFICO MARÍTIMO

Los navieros han estado en Madrid conferenciando con el Gobierno. En estas conferencias habrá tenido mucho que ver el Comité de tráfico marítimo.

Desde que se fundó, hemos estado observando en silencio, por falta de tribuna apropiada, la actuación del Comité de tráfico marítimo. Hoy que la guerra ha terminado, que en varias naciones beligerantes han disuelto el citado organismo y que por el contrario el de España parece querer actuar con toda su fuerza y facultades omnímodas, no podemos por menos que dedicarle unas cuartillas.

Antes de examinar la actuación del Comité de tráfico marítimo, hemos de mirar su constitución. Puede decirse que de él sólo forman parte dos armadores que podríamos calificar de libres y, por lo tanto, en votación de disposiciones que éstos considerasen lesivas para sus representantes, es inútil toda oposición dada la irrisoria minoría en que se hallan los señores Dómine y Arroyo.

Parece natural que en el Comité hubiera, aparte de los armadores y para evitar que éstos no procurasen más que por sus particulares intereses, personas técnicas de competencia reconocida, capitanes acreditados, por ejemplo, para aconsejar al presidente

del Comité y al ministro de Abastecimientos en todos los casos y conflictos que tuviera que resolver el citado Comité, pero respetando las afirmaciones de respetabilísimos señores, nosotros nos vemos obligados a decir que en la mayoría de actos y disposiciones del organismo en cuestión, hemos visto un desconocimiento absoluto de los asuntos marítimos.

Y vamos a citar algún caso histórico. Un buen señor fletó un vapor de unas dos mil toneladas, y cuando tuvo la póliza de fletamento en su poder observó algo en ella que le hizo correr inmediatamente a presentarla al Comité de tráfico marítimo, exclamando:

—Miren ustedes, señores: el armador del vapor que he fletado, ha obrado con mala fe; me ha hecho víctima de un engaño; el buque es de dos mil toneladas y en la póliza sólo consta de novecientas.

Hubo indignación general, y cuando ya estaban a punto de enviar telegramas ordenando cuando menos la prisión sin fianza del armador, un buen señor allí presente dijo que en las pólizas de fletamento se acostumbra a poner el tonelaje de registro...

Este verano último fué requisado para ir a Sfax (tenemos entendido que hallar la situación de este puerto también fué un conflicto) un vapor que

se hallaba en Valencia. El armador de dicho buque protestó de la requisa y puso algunas dificultades para la salida, mientras gestionaba la anulación de la requisa, y entonces el Director general de Comercio envió un telegrama al Comandante de Marina de Valencia ordenándole que por cada día que aquel buque pasase en puerto sin salir para el destino ordenado se le impusiese una multa de 5.000 ptas. al armador y otras tantas al capitán.

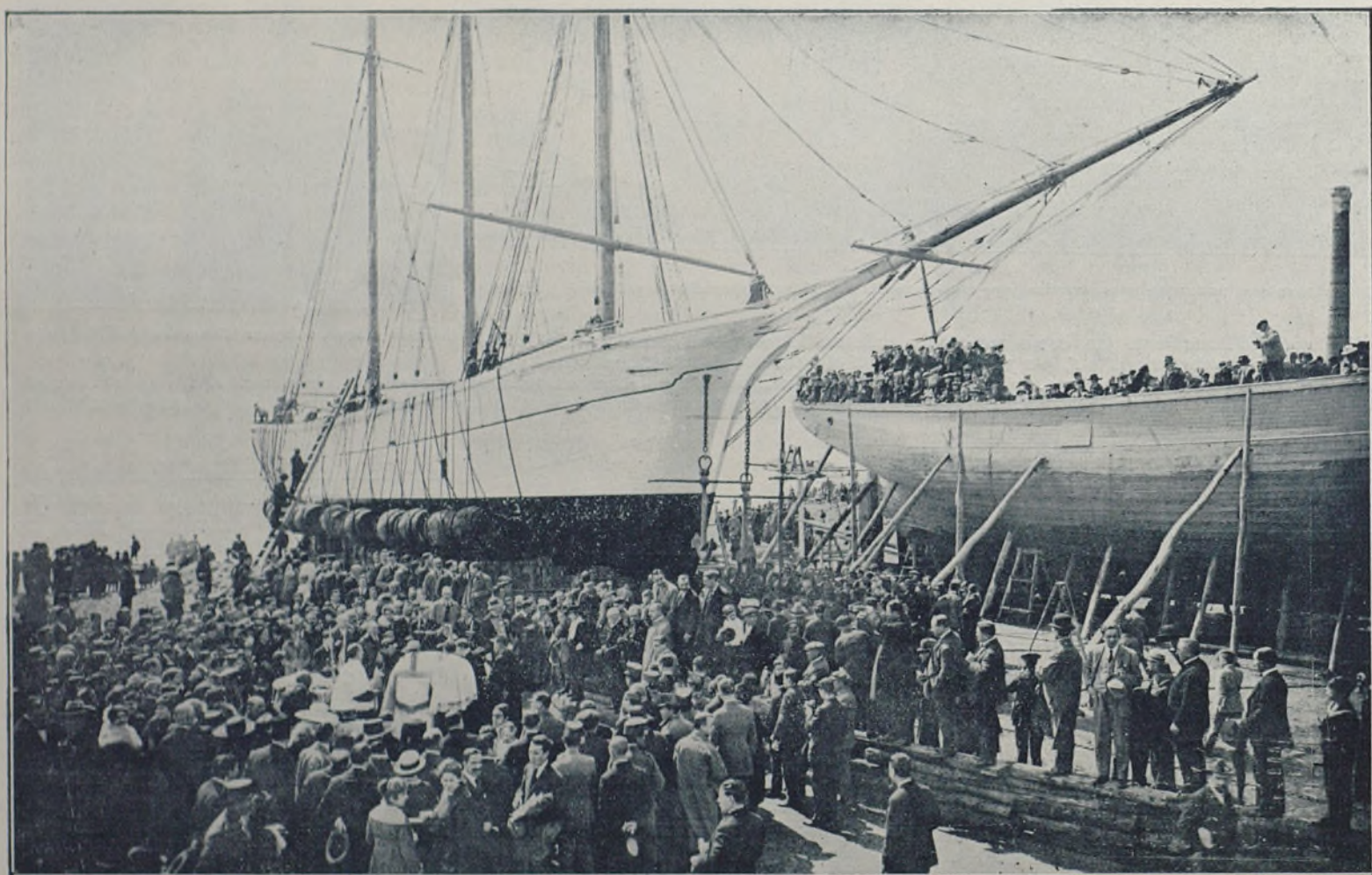
Nosotros no sabemos qué razones alegaría el armador para no cumplir la orden del Comité; pero decimos que si éstas no eran justas, encontramos muy natural que el señor Cantos le impusiese un castigo, pero lo que es incomprensivo, lo que sonroja, lo que revela un desconocimiento total de las funciones de un capitán, es intentar imponer a éste una multa por que su barco no salía de puerto.

Casos como los citados y otros que guardamos, no para callarlos, sino para decirlos en mejor ocasión, retratan al flamante Comité de tráfico marítimo.

Y una de las últimas disposiciones es también interesante. Los vapores pesqueros *Araña* y *Scomber* han sido requisados para traer fosfatos de Sfax. Es decir, a buques de unas doscientas toneladas, que gastan cerca de seis toneladas diarias de carbón, que han de llevar combustible para el viaje redondo, se les obliga a hacer un viaje que, aparte de la gran duración de la travesía, éste es—dadas las actuales circunstancias—indefinido.



ASTILLEROS MINGUELL, S. A.



Solemne acto de la botadura del hermoso pailebot *Solgull*, de 300 toneladas, en los Astilleros Minguell, con asistencia de las autoridades y numerosos invitados

EN uno de nuestros números anteriores citábamos alguno de los buques construidos en los Astilleros Minguell por su elegancia y esbeltez de líneas; pero hoy, además, debemos hacer constar que su ligazón y solidez han sido puestos a ruda prueba y que ésta ha dado un resultado admirable.

El pailebot *Solgull* embarrancó en la playa de Palamós durante los temporales del mes de enero. Un golpe de mar lo dejó en seco completamente, y las reparaciones necesarias para ponerlo otra

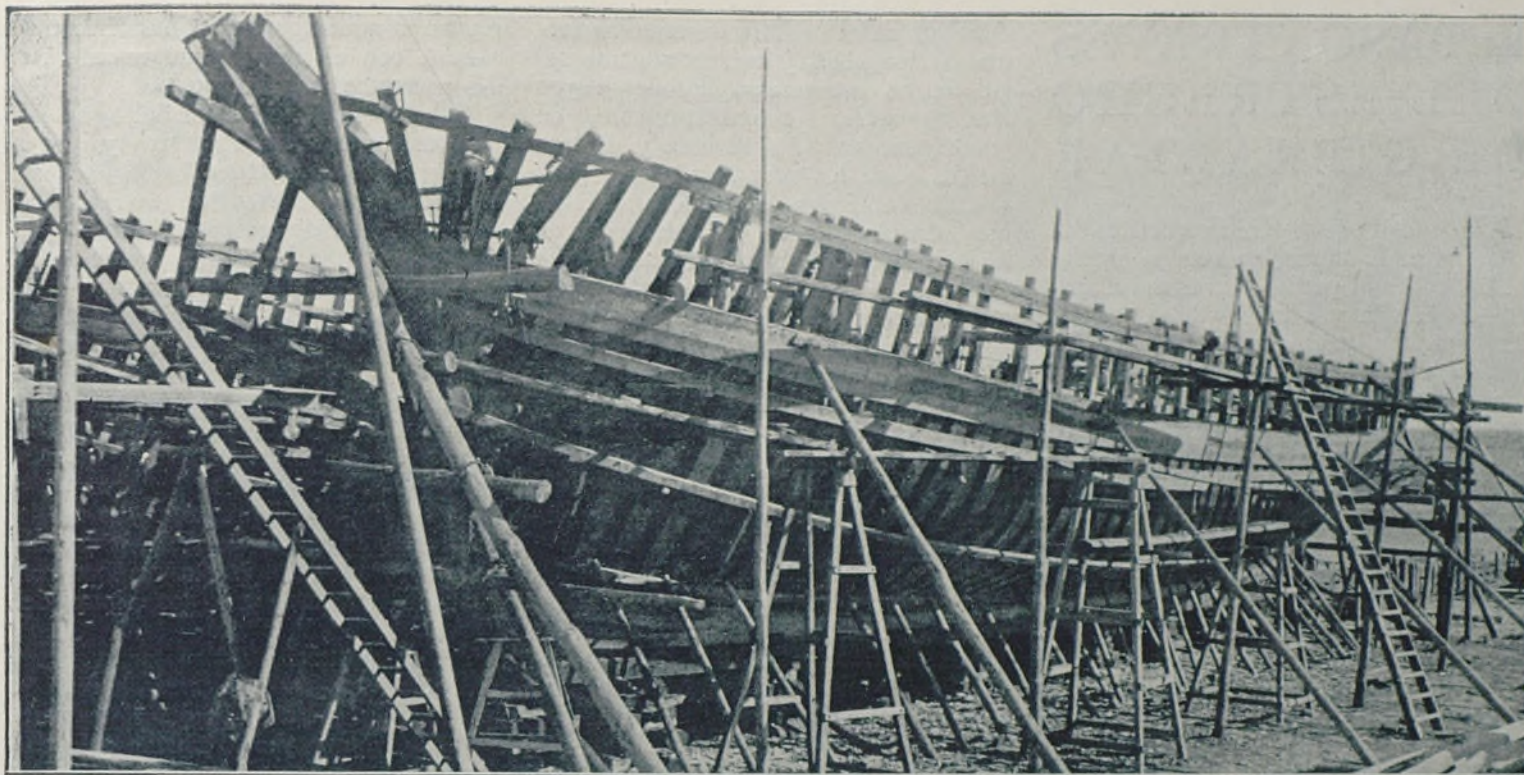


Preparando la quilla para un buque de 2,000 toneladas

vez en estado de navegar han consistido en un jornal de calafate.

Esto dice más en favor de los constructores de dicho buque que todas las palabras que nosotros quisiésemos dedicarles.

Nosotros conocimos a uno de los señores Minguell en Londres al principio de la guerra, cuando estos señores, que eran comerciantes en maderas, compraron el vapor *Emilia* con objeto de hacerlo ir al Báltico a buscar la madera que ellos necesitaban para sus negocios.



Dos buques gemelos de 700 toneladas cada uno, cuya construcción se activa actualmente

Más tarde, en 1.º de enero de 1916, se constituyó la Sociedad «Astilleros Minguell, S. A.», para la construcción de buques, y últimamente ampliaron el capital hasta siete millones y medio de pesetas, a fin de impulsar el negocio.

En los talleres y gradas de los astilleros Minguell se han ido instalando sucesivamente todos los adelantos posibles para el perfeccionamiento y rapidez en los trabajos de construcción.

Los Astilleros Minguell se hallan emplazados en Casa Antúnez y ocupan una superficie de 14,000 metros cuadrados. Hoy trabajan en los talleres cerca de un

centenar de hombre que, activamente y bajo la experta dirección de técnicos acreditados, prosiguen las nuevas construcciones.

En cuanto las circunstancias lo permitan se montarán grandes talleres para la construcción de buques de hierro y acero de gran tonelaje, cosa que hoy es imposible por la absoluta carencia de material.

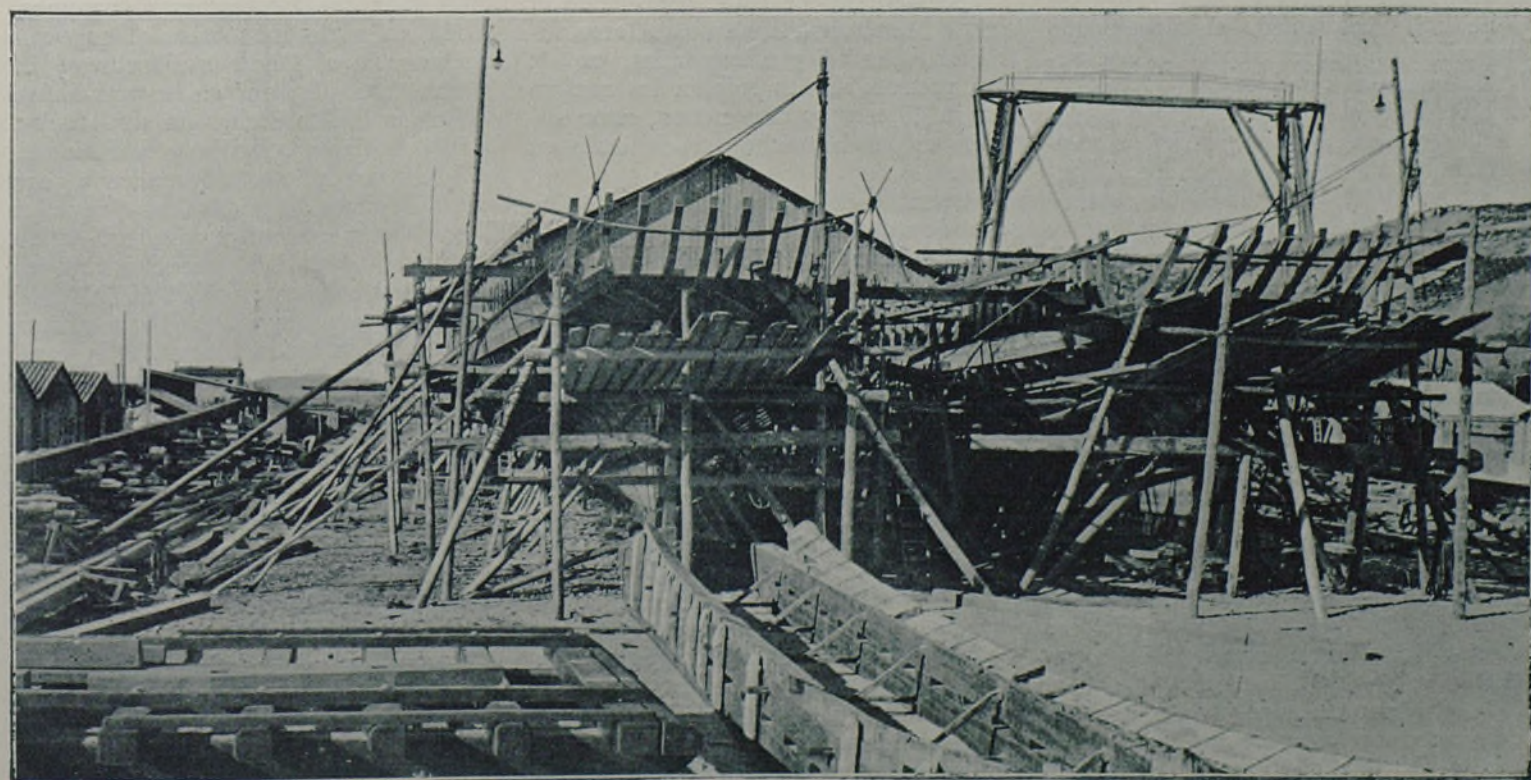
Construidos en estos astilleros son los pailebotes *Solgull* y *Vilasar de Mar*, que son modelo en su género y que cargan trescientas toneladas cada uno.

En construcción están hoy cuatro bu-

ques en series de a dos: el *Carmen* y el *Rosveig*, de cuatrocientas toneladas de carga cada uno, y que están próximos a terminarse, y el *José Minguell* y el *Carmen Borrás*, de mil toneladas cada uno y que se espera poder botar al agua a fines del corriente año.

En los buques construidos en estos astilleros y en los que se están construyendo en la actualidad han sido empleadas maderas del país, convenientemente examinadas, excepto en las necesarias para el revestimiento exterior, en que se han empleado pino-tea de los Estados Unidos.

JUAN PÉREZ REY



Vista de detalle de los Astilleros Minguell, S. A.

EL PASO A TRAVÉS DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR

Todos hemos tenido ocasión de leer lo mucho que se ha escrito sobre el paso a través del Canal de la Mancha y a través del Estrecho de Gibraltar, problemas que la terminación de la guerra y el cambio radicalísimo que en el mundo se está operando, muy especialmente en todo lo que se refiere a transportes y a comunicaciones postales, ha transformado en cuestiones de vital interés.

Si nuestra memoria no nos engaña, el problema del paso a través del Estrecho de Gibraltar fué estudiado detenidamente, creemos por orden de nuestro Gobierno, por un ingeniero militar ilustre, don Mariano Rubió y Bellvé. El objeto se lograba por medio de un túnel a doble galería.

En aquellas fechas, en las cuales parecía inminente la construcción del túnel a través del Canal de la Mancha, la construcción del de Gibraltar parecía de necesidad perentoria, y queremos suponer que por ello el Gobierno ordenó su inmediato estudio.

Hoy, puesto nuevamente sobre el tapete el problema, un distinguido ingeniero de Caminos, don Carlos Mendoza, ha dado en el Instituto de Ingenieros Civiles, en Madrid, una extensa y documentada conferencia relacionada con el paso a través de nuestro Estrecho.

Sólo hemos podido leer el extracto que de dicha interesante conferencia publicó el diario madrileño *El Sol*, y aunque dicho extracto no es muy extenso, por él nos hemos podido formar clara idea de la solución propuesta por el señor Mendoza.

Se halla convencido el mencionado Ingeniero de que es imposible la construcción de un túnel bajo el Estrecho, a causa de la gran profundidad del mismo, que en algunos parajes se acerca mucho al millar de metros. Tampoco, según el señor Mendoza, puede establecerse la comunicación entre nuestra costa y la africana por medio de alguno de cualquiera de los sistemas conocidos.

A pesar de esta doble imposibilidad, fundada en razones técnicas, que el señor Mendoza expuso claramente, no da el problema por irresoluble. Lejos de ello, considera haber encontrado una solución práctica.

Consiste ésta en establecer, a una profundidad de 20 a 25 metros, bajo el nivel del mar, un tubo amarrado a las bocas de entrada y de salida del Estrecho y suspendido, cada 500 metros, por boyas flotantes de 2.000 toneladas de desplazamiento.

Este tubo, de unos tres metros de diámetro, se comportaría como elemento flexible y formaría en planta

inmensa una catenaria de unos 14 metros de longitud, y enlazado a una serie de 28 catenarias parciales cuyas flechas serían, respectivamente, de 900 metros para la primera y de tres metros para las restantes, daría paso a unos vehículos automotores eléctricos, semejantes, en su forma, al de los torpedos, y que se adaptarían a la disposición interior del tubo, permitiendo efectuar la travesía de viajeros, correspondencia y mercancías de pequeño volumen en unos quince minutos aproximadamente.

En una y otra orilla habrían de construirse dos pequeños puertos que encerrarían las cabezas de amarre del tubo y su envase con túneles de reducidas dimensiones para el acceso.

El peso total de un doble tubo puede calcularse en unas 160.000 toneladas métricas, peso comparable con alguno de los grandes puentes construídos, y el presupuesto total para esta gran empresa alcanzaría unos 200 millones de pesetas.

A nosotros, será tal vez por nuestra ignorancia, ninguna solución nos parece imposible, si bien comprendemos perfectamente que tanto una como otra de las propuestas no serían de fácil ejecución.

Pero, si no como técnicos, como marinos, nos creemos en el derecho de comentar, y así lo hacemos, el proyecto de don Carlos Mendoza.

¿Ha tenido en cuenta, el distinguido conferenciante, la corriente, por cierto de mucha importancia, ya que en algunos puntos llega, en determinadas ocasiones, a 10 kilómetros por hora?

Mucho nos tememos que no, ya que de contar con ella, nos hubiera descrito el sistema de anclas que emplearía para fondear su gigantesco tubo, o las boyas que al mismo tendrían en suspensión. Puede estar convencido el señor Mendoza de que no es tarea fácil fondear en profundidades, no de mil metros, ni tan sólo en las que no pasan de cien, y aún menos, como sucede en el Estrecho, si el fondo es roca.

Además, el intenso tráfico en todos sentidos que reina en tiempos normales en el Estrecho de Gibraltar, originaría, en tiempos atemporados o de niebla, muchos choques entre los barcos y las enormes boyas, por muy bien provistas que aquéllas estuvieran de señales para niebla. A nosotros se nos antoja que siendo, en realidad, el tubo una descomunal boya cilíndrica, para nada habrían de servir las de suspensión, y que, por el contrario, lo que precisaría serían eficaces amarres de fondo.

Queda todavía otra dificultad, tal vez la más importante, que, a nuestro juicio, haría desechar el ingenioso dispositivo del señor Mendoza, y es que si por colisión, o por mal tiempo, cosa, desgraciadamente, no imposible (recuérdese el caso del *Reina Regente*),

un barco naufragara y al hundirse tropezara con el tubo, ¿qué sucedería? Ni queremos imaginárnoslo.

Sabido es que la acción del agua del mar es en extremo corrosiva y que a la larga destruye todos los objetos de metal, si periódicamente no se tiene gran cuidado en su preservación, por medio de pinturas u otros medios adecuados.

Tampoco creemos fuera fácil el recorrido, esto es, la limpieza y pintado exterior del inmenso tubo.

Mucho celebraríamos conocer la opinión del autor del proyecto, señor Mendoza, sobre los extremos apuntados, que, a nuestro juicio, hacen que la solución por él propuesta no sea la más aceptable ni deseable, especialmente para los marinos que deban con frecuencia cruzar por las aguas del Estrecho de Gibraltar.

Nosotros también tenemos nuestra solución, que creemos será la que finalmente imperará, por ser la más sencilla, rápida y conveniente a Inglaterra, ya que con ella no saldrá de su «magnífico aislamiento».

Nada de túneles, nada de tubos ni de puentes. Con unos sencillos y veloces *ferry-boats* que crucen el Canal de la Mancha; otros no más complicados que de Algeciras vayan a Tánger, y un servicio de grandes dirigibles que de Frostown (Sierra Leona) se dirijan a Pernambuco (2.800 kilómetros, aproximadamente), resolveríamos el problema, siempre que supongamos terminados los ferrocarriles directos, tanto en España como en África.

Cómodamente, tomando el tren en Londres, en una semana escasa y sin dejar su *sleeping* y su restaurant, se trasladarían los pasajeros al Cabo o a Buenos Aires. No tan sólo no veo en «mi» sistema ninguna dificultad, sino que se me antoja demasiado sencillo para los tiempos que corremos. Toda su parte más esencial consistiría en que al llegar a Freetown, en media hora escasa, se desprenderían las cajas de los coches de sus trucks, a los que irían sencilla y fuertemente sujetos por pernos adecuados y con unos infelices ganchotes que aquellas llevarían en su parte superior, serían tomadas todas las que constituyeran el convoy a la vez, por el dirigible, el que, una vez llegado a Pernambuco, efectuaría la operación a la inversa. Todo efectuado dentro un hangar, en perfecta calma y el viaje a través de una región del Océano en la que casi sin excepción domina la calma o los vientos bonancibles.

Sin querer criticar el proyecto del señor Mendoza, lo que nuestra ignorancia en cuestiones técnicas nos impide, hemos querido sólo, repetimos, como marinos, comentarlo, y mucho deseáramos que la autorizada voz de su autor nos demostrara que nuestros temores, que nuestros objeciones son infundadas.

JAIME FONT MAS



La playa de Palamós con varios buques embarrancados

TEMPORALES

EL día 4 del mes pasado se desencadenó un fuerte temporal en nuestras costas, siendo causa de serios perjuicios para muchas de nuestras casas navieras. En Barcelona, durante una hora, la marejada produjo verdadero pánico y fué causa de sensibles accidentes, que no narraremos por haberlo hecho detalladamente la Prensa diaria.

En el puerto de Palamós los estragos del temporal fueron aún más sensibles. El pailebot *María Luisa*, el balandro *Paquito* y otros de menor importancia se perdieron dentro el mismo puerto. En la playa quedaron embarrancados los pailebotes *Solgull*, *Marieges*, *Valentín* y *San Francisco* y el laúd *San Juan*.

Además de estos accidentes, en la costa comprendida entre Palamós y Cette naufragaron otros veinte buques. Durante



Situación en que quedó el pailebot *Solgull*

EN CATALUÑA

dos o tres días el temporal se reprodujo a todas las costas españolas, causando otros sensibles accidentes.

De casi todos los buques perdidos la Prensa publicó sus nombres, el de sus armadores y el de los astilleros donde fueron construidos.

Solamente del pailebot *María Luisa*, que fué construido aun no hace un año en Tarragona, merced al esfuerzo de varios jóvenes animosos y de voluntad, nadie ha dicho una palabra.

En un extremo del Serrallo (barrio marítimo de Tarragona) y dirigido por el joven carpintero de ribera J. Ortiz, fué construido el *María Luisa* con el esfuerzo económico de varios jóvenes que hoy han visto malogradas sus iniciativas y sus esperanzas cuando ya empezaban a tocar los frutos de sus desvelos.



Aspecto del puerto de Palamós, con algunas de las embarcaciones que más sufrieron los efectos del temporal



YACHTING

La regata *Copa Hivern*, que para la fórmula internacional y sonderklasse nos ha organizado en el pasado enero el Club Marítimo de Barcelona, y en la que han participado tres series de yates, ha dado la siguiente clasificación general:

Serie 6 metros:

1.º *Apache*, de los señores Manén y Cabús.

Serie 7 metros:

1.º *Narria*, de don F. Llaudet.
2.º *Guinea*, de don J. Morató.

Sonderklasse:

1.º *Isle II*, de don Carlos Wertheim.
2.º *Chipi*, de don R. Millieri.

*

NUEVAMENTE han comenzado las pruebas correspondientes al presente ejercicio, para la *Copa Hivern*, de la minúscula serie Hispania, esos pequeños blandos que han alcanzado en nuestro puerto un éxito grandioso.



Yate *Alga*
de D. Darico Serra, detentor de la *Copa Hivern* en 1917

Este trofeo, creado por el Comité de Vela del Club Marítimo, lleva ya dos años de existencia, corriéndose por vez primera en 1917 en las que salió victorioso al yate *Alga* después de una reñida lucha, verificándose un número considerable de pruebas. En 1918 correspondió el triunfo al yate *Culip*, bien conocido por la brillante actuación que deja anotada en la vida de los hispanias, clasificación que obtuvo tras momentos de inseguridad, dada la oposición de sus temibles adversarios.

Este año las cosas adquieren nuevos aspectos, y nos hace dudar sobre si quedará resuelta con la victoria de uno de sus detentores. Las clasificaciones de las regatas verificadas en la presente temporada han dado un cambio inesperado en los resultados, y así hemos visto como yates que se rezagaban en 1918 van hoy a la cabeza y vencen sobre los que fueron invencibles por ellos. Prueba de ello es el resultado de la primera regata, verificada el día 2 de febrero, en la que vemos triunfar sobre el *Alga*, *Culip*, *Ruxim*, al *Silurus*, el *Sens-por*, el *Sphinx*.

La prueba celebróse con viento flojo de levante, favoreciendo al *Sphinx* por sus condiciones ventolineras. Durante el transcurso de la regata se modificó la situación, con avances entre el *Silurus*, *Sens-por*, *La Marne*, *Alga* y *Culip*.

La clasificación establecida fué:

1.º *Sphinx*, patrón C. Gasoliba; tripulante E. Gasoliba. — 2.º *Sens-por*, patrón R. Mas; tripulante J. Berenguer. — 3.º *La Marne*, patrón L. Comella; tripulante X. X. — 4.º *Alga*, patrón D. Serra; trip. E. Isidro. — 5.º *Silurus*, J. Alemany; tripulante Alemany. — 6.º *Culip*. — 7.º *Sigfrig*. — 8.º *Flick*. — 9.º *Fitora*. — 10. *Ruxim*. — 11. *Solraig*. — 12. *Manolita*. — 13. *Atzur*.

La impresión que nos produce el probable desarrollo de las pruebas actuales es que serán en extremo discutidas, pues dados los vientos frescos que generalmente reinan en estos meses, son pocos favorables para una nueva victoria del *Sphinx*. No obstante, tampoco creemos en un triunfo descontado de tal o cual yate. Este año no cabe meterse en pronósticos ya que los hechos pueden destruirlos fácilmente.

REMO

El *rowing* adquiere en esta temporada un carácter oficial. Podemos decir que hoy entra en la vida real por ser este año el primero que sus Campeonatos se amparan bajo los auspicios de una Federación y va a vivir regido por un organismo que le da representación ante el deporte mundial.

Con los Campeonatos de 1919, seguramente ya presenciaremos nuevas luchas sobre *outriggers*, botes que son el refinamiento del arte de remar y con los que se celebran las grandes luchas internacionales.

NATACIÓN

La natación en Barcelona toma también nuevas orientaciones, y es de esperar que dentro de poco la enemistad que parecía existir entre los Clubs Barcelona y Atlètic desaparezca para unificarse con la creación de un Comité que dirija los destinos del deporte dentro de la Federación Atlética Catalana.

La nueva ha de satisfacer a todos y principalmente a los elementos denostiaras, defensores de la creación de estos Comités en las respectivas Federaciones regionales.

JOSÉ ASTELL



Yate *Culip*
de D. Arturo Mas, detentor de la *Copa Hivern* en 1918

CRÓNICA GENERAL

HE aquí el Real decreto sobre la pesca, con el arte de almadraba, y que nos referimos en nuestro editorial de hoy:

Artículo 1.º Pasarán a depender del Ministerio de Fomento todos los asuntos que se relacionen con la explotación de la industria de la pesca con el arte de almadrabas.

Art. 2.º En los expedientes de concesión, explotación y caducidad de almadraba entenderán en lo sucesivo los funcionarios dependientes de Fomento que este Ministerio designe, en substitución de los de Marina, que hasta ahora han intervenido en esos asuntos.

Sólo se oirá al Ministerio de Marina en los expedientes incoados para el establecimiento de nuevos pesqueros y modificación del lugar de los ya existentes. Las autoridades de dicho ramo de Marina seguirán ejerciendo los servicios de vigilancia y policía en la navegación y pesca marítima y corregirán las infracciones que se cometan en las Ordenanzas de la Armada y reglamentos vigentes, con arreglo a lo preceptuado en el número 16 del artículo 7.º de la Ley orgánica de los Tribunales de Marina.

Art. 3.º En los expedientes actualmente en tramitación se considerarán válidas las actuaciones realizadas y las diligencias que, aun no evacuadas, hayan sido ordenadas por el Ministerio de Marina; pero la tramitación ulterior se hará por los organismos similares del ministerio de Fomento.

Art. 4.º Los ministros respectivos dictarán las disposiciones necesarias para la ejecución de este Real decreto, del que, además, se dará cuenta a las Cortes.

El pueblo de Manís ha sido botado al agua el pailebot *Vicente Suárez*, perteneciente a la empresa naviera Suárez hermanos. Es de 300 toneladas.

LA noticia de la compra, por la Casa Hijos de J. Tayá, de algunos buques de la Compañía Sevillana, que se dió como un hecho, no ha resultado cierta.

En cambio, se dice que la misma Casa está en tratos para adquirir tres buques de una compañía valenciana que podrían muy bien ser los de la «Española de Navegación».

SE sabe ya que la estadística de pérdidas de tonelaje sufridas por los pueblos beligerantes y neutrales durante la guerra es la siguiente:

Inglaterra	9.055,668 toneladas
Francia	807,077 »
Italia	861,435 »
Estados Unidos	531,038 »
Grecia	414,675 »
Brasil	31,270 »
Japón	270,033 »
Bélgica	105,081 »
Noruega	105,081 »
Suecia	264,001 »
Dinamarca	245,302 »
España	237,862 »
Holanda	229,041 »

Total . . . 14.224,242 toneladas

POR el Ministerio de Marina, de acuerdo con la Dirección general de Navegación y Pesca Marítima, se han dictado las siguientes disposiciones:

«Visto el acuerdo de la Junta consultiva de esa Dirección general, sobre proposición presentada por el vocal, excelentísimo señor don Emilio Fernández Luanco, que se aclare la segunda parte del inciso c) «Personal náutico navegación de cabotaje» del cuadro indicador, aprobado por Real orden de 4 de febrero de 1915, sobre mando de veleros comprendidos entre 200 y 700 toneladas, en

el sentido de que se autorice transitoriamente la substitución del piloto por un patrón de primera clase, cuando en la localidad no exista piloto para embarcar, previo anuncio que la autoridad local de Marina fijará durante tres días consecutivos en los periódicos locales y en los sitios donde pueda llegar más fácilmente a conocimiento de los interesados, bien entendido que de la referida substitución solamente se hará uso durante el viaje redondo de la embarcación».

«Visto el acuerdo de la Junta consultiva de esa Dirección general, reunida en pleno en la sesión del 12 del mes último, a consecuencia de instancia de la Asociación «Navegación Libre Española»; visto asimismo el informe producido por la Sección correspondiente de ese Centro directivo, se ha dispuesto que se permite el despacho de los buques menores de 500 toneladas total, que se dediquen a la navegación de gran cabotaje y altura, con sólo el capitán y un piloto, si publicado en el *Boletín Oficial* de la provincia, durante tres días consecutivos, la convocatoria para conseguir un segundo piloto no se presenta éste en las condiciones de uso y costumbre en el respectivo puerto, y que no es procedente la aclaración de la Real orden de 27 de junio de 1913, que también pedía la referida Asociación «Navegación Libre Española».

NO está ya en la Casa Lonja la Escuela de Náutica, habiéndose instalado en el domicilio que ocupa la «Asociación de San Rafael para la protección de emigrantes», situado en la calle de Cristina.

En el nuevo local de la Escuela hemos saludado a su culto director señor Benítez, el cual, aprovechando el cambio de local, se propone implantar notables mejoras en los servicios de la institución.

Compañía General de Carbones, S. A.

Domicilio social: Plaza de Medinaceli, núm. 5, pral. - BARCELONA
Teléfonos: A. 4860, A. 4861 y A. 4862 : Telegramas y telefonemas: "PARK"

DEPÓSITOS en BARCELONA, Madrid, Cartagena, Vigo, Corcubión, Bilbao, Cádiz, Marín, Coruña, Gijón, Valencia, Pasajes y Santander

Empaquetaduras MORALI, S. A.

Manufactura de goma y amianto

Despacho y Almacenes: Paseo Colón, 7 : Fábrica: Calle de Sicilia, 153 : Teléfonos A. 4538, S. P. 503, G. 1356

BARCELONA

Sirvanse ustedes pasarnos sus estimadas órdenes y pedidos de las especialidades siguientes, que recibirán nuestra mayor atención:

Amianto:

ANILLOS "LYON-PACKING", para máquinas de alta presión y vapor recalentado
JUNTAS DE ALTA PRESIÓN de todos tamaños y todas formas

HOJAS : HILOS : TEJIDOS

AISLACIONES COMPLETAS DE AMIANTO "KIESELGHUR" para calderas
 CUERDAS DE AMIANTO TRENZADO para recubrir cañerías de vapor

PNEUS "MORALI"

Gomas:

PLANCHAS, VÁLVULAS, TUBOS, MANGUERAS, CASQUILLOS, etc.

TUBOS DE CRISTAL "TITANIC" para niveles, temperados y fundidos a fuego

DEFENSAS DE CRISTAL "HÉRCULES" para tubos de nivel

Se facilitarán toda clase de detalles y presupuestos

Taller de reparaciones navales
exclusivo para buques : Construc-
ción de neveras de todas clases

HILARIO
MARIMON



Nacional, 28, Barceloneta

BARCELONA

EFECTOS NAVALES
Justo Marlés

Agente de THE BRITISH ANTI-
FOULING COMPOSITION & PAINT
Co., Ltd. (London-New-York), con-
tractors to the Admiralty
Pinturas submarinas y especiales
para buques de hierro y madera
Picado, rascado y pintado de bu-
ques, a flote y en dique seco

Despacho:

CALLE ANCHA, 38

TELÉFONO NÚMERO A. 2108

C. MARTORELL

CONSIGNATARIO

Agente de Aduanas
Despacho de buques



Paseo de Isabel II, 10
BARCELONA

MARTIN, S. EN C.

AGENTES DE ADUANAS
EMBARQUES : SEGUROS
CONSIGNACIONES



Ancha, 30-32 : Teléf. A. 5292

Dirección telegráfica: MARSODITA

BARCELONA



Transportes marítimos y terrestres
ADUANAS : COMISIONES : REPRESENTACIONES : TRANSITOS : SEGUROS
PAQUETES POSTALES : PASAJES



J. Brugué e Hijos

JOSÉ A. CLAVÉ, 31 :: Teléfono 4063 A.
BARCELONA : Casas en Port-Bou y Cerbère



CONSIGNACIONES : EXPORTACIÓN : IMPORTACIÓN
Servicios especiales para las Repúblicas de Cuba, Uruguay,
Chile, Argentina, Perú, México, etc., etc.
Servicio combinado de domicilio a domicilio a los puertos del Me-
diterráneo, Islas Canarias y posesiones de África



Sociedad Anónima BOS

Hierros, Metales, Tornillos y Herra-
mientas para la construcción de buques

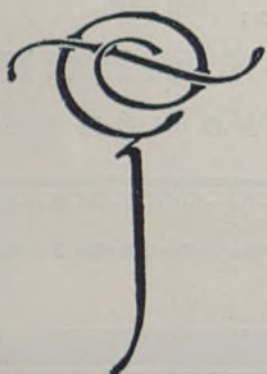
Almacenes y oficinas:

Cortes, 401 - Tel. H. 76 - BARCELONA

Sucursales en MADRID, VALENCIA y BILBAO
Casa en NUEVA YORK

Domingo Mumbrú

**NAVIERO
Y CONSIGNATARIO**



Paseo de Colón, 11

Teléfono A. 1960

Dirección telegráfica y telefónica: DOBRÚ

BARCELONA



Aduanas

Consignación :: Recepción

Entrega de toda clase de cargamentos

Tránsito :: Transportes internacionales

y REPRESENTACIONES

Torres Miquel

S. en C.

Fustería, 2 Teléfono A. 3685 Barcelona

:: Corresponsales en las principales capitales ::



Fernando Roqué, S/c

Port-Bou : Cerbère [Pyr. Or.]

*Agencia de Transportes Internacionales
Aduanas*

Importación : Exportación : Consignaciones

*Agentes para Cataluña de la Compañía de Seguros
MINDELLO, de Lisboa (Ramo marítimo)*

*Embarques de toda clase de mercancías a Ultramar
Transportes de vinos a Francia*

Calle Fontanella, 19, 1.º - Barcelona

Hotel-Restaurant de Marina

El más cerca de las Estaciones
Junto al Muelle : Habitaciones para
familias y particulares : Esmerado
servicio a la carta y a cubierto : Cuarto
de baño, timbre y luz eléctrica en
todos los departamentos de la casa
Interpretes a la llegada de los tre-
nes y vapores **Teléfono 2869**



Le plus près des Gares : Près
du Quai : Habitacions pour fa-
milles et particuliers : Service a
la carte et a prix fixe : Chambre
de bain, timbres et lumière elec-
trique dans toutes les chambres
Interprete a l'arrivée des trains et
bateaux **Téléphone 2869**

Martín Carcasona
PLAZA PALACIO, 10 : BARCELONA

ASTILLEROS CARDONA, S. A.

Construcciones
Reparaciones :: Ma-
quinaria :: Fundición

CONSTRUCCIÓN DE
VAPORES HASTA 5,000
TONELADAS, COMPLETA-
MENTE EQUIPADOS
REPARACIONES DE TO-
DAS CLASES. — SE EFEC-
TÚAN CON RAPIDEZ Y
A PRECIOS ECONÓMICOS
GRANDES EXISTENCIAS
DE PLANCHAS Y
OTROS MATERIALES

Oficinas:

Plaza de Medinaceli, n.º 5

Telegramas y telefonemas: Ascardona

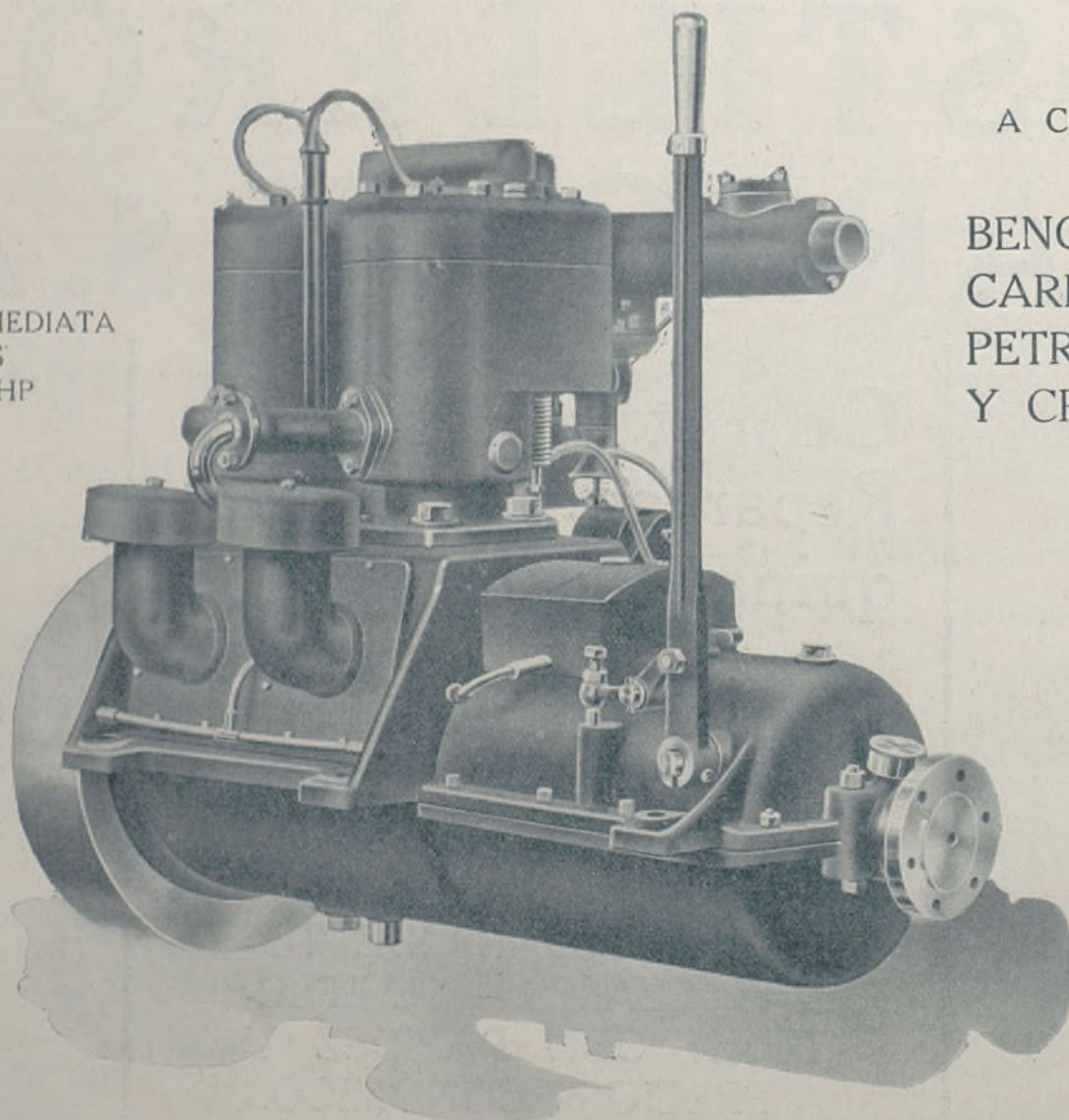
B A R C E L O N A

MOTORES "REX" MARINOS

FABRICACION
• NACIONAL •

DESDE 4 A 150 HP

ENTREGA INMEDIATA
DE LOS TIPOS
DE 4 A 40-60 HP



Tipo de 20-30 HP

A COMBUSTIBLES
LIQUIDOS:

BENCINA,
CARBUROLES,
PETRÓLEOS
Y CREOSOTAS

SÓLIDOS, SENCILLOS Y ECONOMICOS

Excelentes para el trabajo **PESADO**
CONTINUO
SEGURO

*Para información y presupuestos, dirigirse a los
Grandes Talleres de Construcciones Mecánicas de*

Vallet y Bofill, S. en C.-Barcelona

Oficinas: Provenza, 165 a 171 - Teléfono G. 927 - Apartado 467 - Dirección telegráfica: «Valfilo»
Talleres: Borrell, 236 a 244