

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

.....
JOSE 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

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 : Grao : C. Sorni : Jativa : S. Giner : J. B. Llovera : 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 : Francoli : Villareal Tambre : Aragón : Andalucía : Castilla : Cataluña : Navarra : Canarias : Hespérides : Atlante : Del-fin : Reina Victoria : Jacinto Verdaguer : Juan Maragall : Torras y Bages : Roger de Flor : Rius y Taulet : Romeu : Capitán Segarra : Marqués del Campo :: En construcción: Escolano : 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**

MOTORES "SAN MARTÍN"

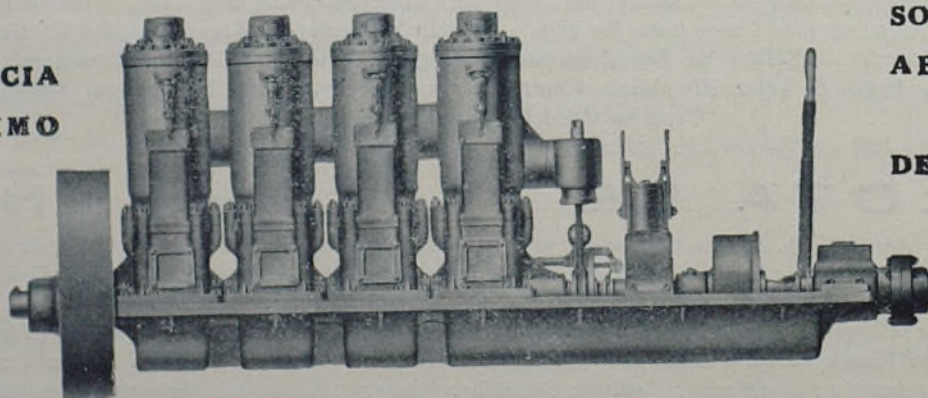
PRIMERA FÁBRICA NACIONAL
DE LEGÍTIMOS MOTORES
PARA EL EMPLEO DE ACEITES CRUDOS

ALTO RENDIMIENTO

LA UNIDAD

DE POTENCIA

AL COSTE MÍNIMO



SOLIDEZ Y ECONOMÍA

ABSOLUTA

SEGURIDAD

DE FUNCIONAMIENTO

MOTORES MARINOS DESDE 5 A 300 HP.

"ACEROS SAN MARTÍN", S. A.

CALLE: LUCHANA Y ALMOGÁVARES

BARCELONA

APARTADO DE CORREOS N.º 509

PIDANSE PRESUPUESTOS

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

NO HAY CARNES PARA EL CONSUMO

GRAVE CONFLICTO QUE DEBE EMPEZAR A RESOLVER EL COMITÉ DE TRÁFICO MARÍTIMO

Nos perdonará el lector que en este número no publiquemos el obligado comentario a los acontecimientos marítimos de la quincena, aunque el retraso (motivado por causas que están aún en el ánimo de todos), con que hoy aún aparece esta Revista, quita actualidad a lo que pudiéramos decir.

Pero realmente el principal motivo de esta alteración de nuestras normas obedece al deseo de insertar en esta primera página unos comentarios a un grave problema que no debería tener ninguna relación con la finalidad de esta Revista: el abastecimiento de carnes.

Así, sin fijarnos con nuestra inconsciencia característica, hemos llegado, como las naciones en guerra, a tener determinados días de la semana en que no se venda carne en los mercados, pero con una diferencia capital.

En Francia, en Italia, en todas las naciones beligerantes, hubo días sin carne, pero fué un sacrificio voluntario y colectivo para que los que en las trincheras defendían a su patria, no careciesen absolutamente de nada.

Pero aquí en España, no. Aquí el problema de las carnes es problema de incapacidad y de inconsciencia en los elementos encargados de haberlo evitado.

Está oficialmente admitido que el problema de la carne es debido a que se ha consumido y exportado más de la producción y se está agotando el ganado que hay en España.

¿Qué medidas ha tomado el Gobierno para evitar que tal suceda?

Ninguna. Absolutamente ninguna.

El gobierno se incauta de buques; los administra el Comité de Tráfico Marítimo y éste, como si quisiera hacer la competencia a los navieros, pone los buques a la carga para Buenos Aires.

Pero en cambio el Comité de Tráfico

Marítimo y el ministro de Abastecimientos no se han dado cuenta de que entre los buques incautados hay algunos que, como el *Neuenfeld*, que podrían muy bien habilitarse para buques frigoríficos y empezar a seguir el único camino que más tarde o más temprano se tendrá que emprender para solucionar el problema que nos ocupa.

En España no hay buques frigoríficos y vapores a propósito para ponerlos en condiciones de transportar carnes congeladas sólo los tienen (aparte de los del Comité), las compañías subvencionadas y éstas bien justa tienen la flota para atender a sus líneas.

A las demás compañías españolas no se las puede obligar a que separen sus buques del tráfico a que los tienen dedicados para efectuar en ellos reparaciones que en muchos casos resultarían inútiles e imposibles.

Adquirir buques frigoríficos en Inglaterra, es algo difícil, pues si antes de la guerra aquella nación contaba con una gran flota de vapores de dichas condiciones, la guerra submarina y el tener que abastecer de carne a sus aliadas Francia e Italia harían que Inglaterra hiciera casi imposible la venta de cualquiera de tales buques.

Italia se dió cuenta muy pronto de la situación que la creaba el no tener buques frigoríficos y se apresuró a habilitar los que creyó con marcha y demás condiciones más a propósito y entre ellos se contaba un vapor austriaco incautado que era de parecido tipo y tonelaje al citado *Neuenfeld*, y que le fué puesto el nombre de *Stella Polare*.

El señor ex ministro de Abastecimientos, don Leonardo Rodríguez, dijo bien claramente lo que hemos dicho nosotros, que era problema de carestía, y añadió «que para solucionar esto sería necesari-

rio tener barcos frigoríficos y en España no hay ninguno».

Y en verdad que estas últimas palabras, un ministro de Abastecimientos no tiene derecho a pronunciarlas y menos estando actuando en pleno y a sus órdenes un Comité de Tráfico Marítimo integrado por personas que deben conocer a fondo los problemas marítimos.

Pero en las alturas no se ha hecho nada en el sentido de surtir a la marina mercante de buques frigoríficos que sería un paso para su perfección y así se orientaría la atención de los armadores hacia esta especialidad de buques, pues no caeremos en la candidez de decir que con un buque ni con dos se remediaría el problema que hasta hoy tan insoluble ha parecido a nuestros ministros de Abastecimientos.

Nuestras palabras seguramente que no hallarán eco donde nosotros deseamos y es posible que hasta que la iniciativa de alguna empresa particular se determine a emprender la importación de carnes por su cuenta, no habrá buques frigoríficos en España.

Y entonces, cuando haya invertido su capital, es posible que el Comité de Tráfico Marítimo le requiese sus buques.

No se nos oculta que con la adquisición de buques frigoríficos no se soluciona el problema, pues en España también carecemos de todo el material complementario tal como almacenes frigoríficos cerca de los muelles, vagones especiales, etc.; pero las máquinas necesarias para la instalación de los dichos almacenes pueden ser de construcción nacional.

Francia, en los angustiosos días de lucha, comprendió la importancia de los buques frigoríficos y a pesar de que Inglaterra le cedió parte de su flota, intensificó su producción y hoy ya cuenta con algunos magníficos vapores para transportar carnes congeladas.

NAVEGACIÓN dedica estas líneas al señor ministro de Abastecimientos y al Comité de Tráfico Marítimo.

EL MONUMENTO EN LAS ISLAS CÍES



COMENTARIOS A UNA «IDEÍCA»

Por la lectura de casi todos los diarios españoles de tierra adentro, no se puede deducir que se publiquen en una nación marítima; el mar no existe para ellos y cuando por casualidad hacen referencia a alguna cuestión marítima, se equivocan y disparatan.

Sólo hay un diario, *El Sol*, que se preocupe de la marina, pues aparte de su extensa y diaria información de puertos, inserta periódicamente en sus columnas interesantes y acertados artículos sobre asuntos marítimos avalados con la autorizada firma de don Francisco Arderius.

Y hoy quiero dedicar un comentario—comentario humilde—al último artículo publicado por dicho señor y titulado «El monumento en las islas Cíes».

Sí, señor Arderius, tiene usted razón al decir que el proyectado monumento «es una obra muy grande, tan elevada como el hecho a que se dedica y todo aquel que sienta la férrea soldadura que liga el común sentir de un mismo latido sentimental debe contribuir al aumento de la magnificencia de la gran obra».

¿Pero no cree usted que ese «mismo latido sentimental» no debiera sentirlo la nación toda? Al solo anuncio de que se proyectaba perpetuar la memoria de los marinos mercantes españoles muertos para mantener la vida nacional, ¿no cree usted que lo justo, lo propio de hombres y de españoles, no hubiera sido un total alzamiento en favor de la idea?

Pero, desgraciadamente, no ha sido así, usted lo sabe. La primera lista de contribuyentes al proyecto sólo alcanza 130.755 pesetas, y esto, dada la finalidad de la suscripción, y tratándose de una nación de veinte millones de habitantes, es una miseria.

No parece sino que el fabricante que vió su salvación en la llegada del barco que atravesando mares en donde le amagaba la muerte, le traía las materias necesarias para poner en movimiento su fábrica y enriquecerse, crea que aquel buque navegaba solo, como el buque fantasma, o que sus tripulantes nacieron para servirle.

Y parece que lo mismo cree el empleado de la oficina que llevaba la cuenta de los millones que el fabricante ganaba y lo mismo el obrero que cada mañana al toque de sirena entraba tranquilo al trabajo, e igual debe pensar el ten-

dero que vende los tejidos que salieron de las fábricas y así por el estilo casi todos los españoles.

Los que ahora no dan su óbolo para el monumento a los marinos mercantes, son los mismos que acudían a Madrid pidiendo un barco que les trajese carbón, son los obreros que tenían de holgar forzosamente porque un submarino torpedó al buque que debía cargar el mineral de la mina donde ellos trabajaban, es el exportador de naranjas que antes de la guerra extendía, en idioma extranjero, los recibos de carga que debían firmar los pilotos españoles, y que al ver pudrir su fruta en los almacenes, clamó y lloró pidiendo buques, y el Gobierno les envió buques, buques que iban tripulados por hombres tan hombres como ellos y que iban a la muerte.

Y ahora todos sonríen del peligro pasado. ¡Ahora ya llega carbón!, dice el industrial. Ahora ya vienen barcos, dice el naranjero. Y se olvidan de la tragedia pasada.

¿Será todo por nuestro individualismo y por estos sentimientos egoístas que amenazan destruir las clásicas virtudes de todo un pueblo?

¿O será por ignorancia?

Difícil es averiguarlo; pero lo que sí puedo decir es que todos, absolutamente todos los que desde el principio de la guerra hemos sostenido la vida de España navegando por mares en donde nos acechaba la muerte, estábamos seguros de la indiferencia nacional hacia nuestro sacrificio.

Y un día era un buque en el que habíamos navegado, el que desaparecía, y

otro día un querido compañero quien pagaba el tributo. Y casi llorábamos de rabia cuando al llegar a España veíamos la indiferencia de las gentes. Y los periódicos, aliados unos y germanófilos otros, nos hacían servir de cabeza de turco para defender y argumentar sus ideales...

¿No es algo inmensamente grande la actitud de los marinos mercantes españoles durante la guerra? Haciéndose cargo de su posición adoptaron la más noble actitud. No hubo huelgas, no hubo imposiciones de trabajo ni de sueldos; los marinos mercantes españoles, durante la guerra, fueron al sacrificio por patriotismo, y rechazaron indignados los auxilios que les ofrecían determinados elementos, para que no fueran a las zonas bloqueadas, y a pesar de estar convencidos de que su sacrificio no había de ser pagado, volvieron la espalda al sindicalismo que les abría los brazos, haciéndoles promesas de redención.

¿Se imagina el lector los efectos de una huelga de marinos mercantes durante la guerra?

Pues bien, esa huelga pudo hacerse y no se hizo; esa catástrofe pudo ser, y por patriotismo de los marinos, no fué.

Pero sepa el ilustrado redactor de *El Sol* señor Arderius, y que lo sepan todos, que los marinos mercantes que soportaron pacientemente la indiferencia de todos, han sentido nacer su indignación al ver la falta de humanidad y de civismo de otros elementos que, cuando ha llegado su hora, no han querido cumplir y de otros que, aprovechando las circunstancias, han pretendido interrumpir la vida del país.

Y los marinos han visto que ellos fueron contemplados con indiferencia y a los que han delinquido se les respeta.

Y el último escarnio hecho a los marinos es la negativa de colaborar al monumento de las Cíes.

¡Ya han hecho bastante los marinos, señor Arderius! ¡No pedirles nada más! Que cada uno de ellos ya lleva en su pecho el recuerdo imborrable de los amigos infortunados que perecieron. En un grupo de marinos, al leer el artículo del señor Arderius, se propuso que el monumento de las Cíes fuera costado por marinos y por personas que interviniesen en asuntos marítimos para titularlo «monumento a la ingratitud nacional».

JULIÁN AMICH

DESPUES DE LA DERROTA



Vapor alemán saliendo del puerto de Hamburgo para su entrega a los aliados



EL puño metálico de mi bastón me produce un casi imperceptible cosquilleo en la palma de la mano. Es el aviso de llamada de la estación telefónica inalámbrica de mi casa.

Coloco el bastón en posición vertical, puño abajo, y éste al alcance de mi oído derecho; uno al mismo tiempo el cordón metálico que aparentemente sostiene mi binocle, con el puño del bastón.

—¿Quién es?—pido diligente; y la voz de mi botones responde con una rapidez muy adecuada a los tiempos que vivimos:

—Recibido recado urgente NAVEGACIÓN vaya a las 2,29 p. m. a la estación del muelle para salir hasta San Carlos Rápita, con objeto visitar y hacer información aquellas factorías. Van con usted señores Quintana y Bonet.

—Bien—contesto, dando mi conformidad.

Bajo el bastón, dejo libre el monóculo y, como aun me quedan algunos minutos libres, me dirijo, lentamente, al muelle. A la hora y minuto exacto estaba allí. Quintana había llegado algunos minutos antes.

Salimos con treinta y ocho segundos de retraso, a causa de que Bonet había sido citado a una conferencia telefónica con Ibiza.

El hidro-avión que nos llevaba era el de servicio periodístico de NAVEGACIÓN y uno de los más rápidos de la comarca.

Volábamos a 500 metros de altura, siguiendo exactamente los reglamentos aéreos de la época; los que venían en dirección opuesta lo efectuaban a 700 metros.

No habían transcurrido aun diez minutos desde nuestra salida, cuando apercebimos, en sentido contrario al nuestro, un ómnibus de la línea Chicago-Arkangel, que venía haciendo unas evoluciones sospechosas: Quintana, que está siempre alerta, fijábase atentamente en la maniobra, y de improviso hizo un movimiento rápido como si quisiera echarse fuera de nuestro vehículo.

Bonet, quien a pesar de estar cargado de electricidad periodística de nombre opuesto a la de Quintana, quiere a éste mucho, extiende rápidamente los brazos para impedir que se cometiera lo que nosotros creíamos intento de suicidio.

Ríese Quintana, da las más rendidas gracias a Bonet por su buena intención y le pide una cerilla. El caso nos hizo gracia; Quintana, que no precisa ni binocle ni anteojos para ver a lo lejos, nos mostró una magnífica breva, que, con toda seguridad, iba a encender un buen burgués de Chicago en el instante en que su ómnibus, perdiendo momentáneamente el equilibrio, parecía iba a precipitarse en el espacio: al extender los brazos le caería el habano que tan diestramente supo alcanzar nuestro compañero.

Acto seguido lo encendió, mientras Bonet, en recuerdo del gracioso accidente, sacando del bolsillo de su chaleco un aparato fotográfico último modelo, tomó una vista del avión americano, que se hallaba en aquel instante a unos veinte kilómetros. Revelada a los treinta segundos, nos dio a conocer que el avión era el U. S. A.-CH 154678, que, como ya sabíamos por su distintivo, cubre regularmente el trayecto Chicago-Arkangel.

A los cincuenta y tres minutos, ocho segundos, cuatro quintos de haber emprendido el vuelo, los flotadores de nuestro aparato «ponían pie» en las tranquilas aguas del puerto de los Alfaques.

Advertidos de antemano de nuestra ida, nos aguardaba ya, delegado expresamente por la Dirección de la «Compañía para las construcciones navales y terrestres de San Carlos, S. A.», un simpático ingeniero de la misma, el que debía acompañarnos.

Bonet hizo las presentaciones, ya que conocía al joven ingeniero, e inmediatamente empezó la visita. El plan trazado por el ingeniero era el siguiente: rápido paseo en lancha automóvil por el puerto y canales, durante el cual, con el plano a la vista, nos iría explicando la situación de los diferentes talleres, gradas y demás dependencias que componen aquel imponente conjunto.

Visita de los mismos en sus partes más importantes. Visita de los barcos, ya en construcción, ya contruidos. Pruebas de un avión sumergible último modelo. Pruebas de tiro de un cañón de largo alcance. Lunch de despedida.

Este atrayente programa se cumplió al pie de la letra, como el lector tendrá ocasión de ver. Nos acomodamos en la lancha, y sobre una mesa extendió nuestro acompañante un detalladísimo plano del conjunto de la inmensa instalación. A su vista, Bonet no pudo exclamar más que «esto es kolosal». El joven ingeniero, muy discretamente, le hizo notar que esa palabra ya había pasado de moda. Sonrió Quintana, apurando con gran satisfacción la breva del cielo caído.

Nuestros ojos, maravillados ante tanta grandeza y nuestros oídos fascinados por la cálida y elocuente palabra de nuestro guía, habían causado sobre el total de nuestro organismo una acción tal que parecíamos estatuas vivientes. El ingeniero se hizo cargo de nuestra situación, y muy amablemente, para volvernos a la realidad, nos ofreció lo que precisáramos, papel, lápices, máquinas de escribir.

Volvimos en sí. Bonet y Quintana, que conservaban puro el tradicionalismo periodístico, sacaron de sus faltriqueras los inevitables lápices y cuartillas; yo me quité el sombrero de paja, apreté el botón que sostiene el cordón del mismo, e instantáneamente se puso a la vista mi máquina de escribir extraplana y extraligera, ingeniosamente oculta en el interior de mi sombrero. Apoyo éste en mis rodillas y escribo.

—Señores, empiezo nuestro acompañante; como ustedes no ignorarán, ya en el siglo XVII un Rey de España, Carlos III, y su ministro conde de Florida-Blanca, hombres dotados de alto y clarividente espíritu comercial, comprendiendo la innegable importancia del puerto natural de los Alfaques, su gran extensión y la relativa facilidad de ser tomado en todo tiempo por las embarcaciones a vela—únicas con que entonces debía contarse,—mandaron empezar los trabajos para transformar el puerto en una estación comercial de primer orden.

Levantaron grandes edificios, de los que todavía conservamos algunos como monumento histórico, para dedicarlos a Aduana y almacenes, y contruyeron el canal que ustedes verán, que unía a los Alfaques con el Ebro, canal que todavía conservamos, como recuerdo de aquel gran Rey.

Pero muerto aquél y separado Florida-Blanca del Ministerio, quedó abandonado el magno proyecto, y sólo las necesidades creadas por aquella cruenta guerra mundial empezada en el año 1914 hicieron que los grandes industriales del Norte, se fijaran en los Alfaques para aprovecharlos y levantar en ellos una factoría capaz para toda clase de construcciones y reparaciones, tanto marítimas como terrestres.

Las ventajas de los Alfaques eran innegables. Gradas de construcción teniendo ante ellas un gran espacio de mar completamente tranquilo, como acontecía ya en los astilleros de Tarragona y en aquella monada de Astilleros Mallol, de San Feliu de Guixols; fáciles comunicaciones terrestres, fluviales y marítimas; fuerza eléctrica en cantidad suficiente y a precio muy bajo; carbón y minerales que de la mina van directamente a la factoría...

Unan ustedes a eso la relativamente lejanía de los grandes centros obreros, lo que siempre redundaba en mayor tranquilidad, pues es muchísimo más fácil la resolución de los conflictos entre el capital y el trabajo, y comprenderán que los Alfaques debían, inevitablemente, ver asentadas en ellos factorías de la importancia de la que a la vista está.

Los terrenos no fueron caros, ya que se llegó muy rápidamente a un acuerdo entre nuestra entidad y los señores Carreras y Castellá, que explotaban unas importantes salinas en la parte aquella en donde se alzan actualmente los almacenes.

San Carlos de la Rápita, que contaba en el año en que los trabajos se empezaron, escasamente unos 5.000 habitantes, alberga hoy en su seno más de 50.000, y ha visto realizarse el sueño de aquel gran Rey que les mencionaba; es un centro marítimo de primer orden y sus Aduanas son las segundas de la Península.

Solamente algunos buenos burgueses no podían acostumbrarse a la idea de que con la instalación de la factoría de-

¹ Escrito este artículo antes de ocurrir la muerte de Juan Quintana, lo publicamos hoy en recuerdo de aquel malogrado amigo y compañero.

blan renunciar a la caza de patos, y pusieron algunas dificultades, pero fueron fácilmente vencidas.

Calló un instante el inteligente ingeniero, que aprovecharon Quintana y Bonet para afilar sus lápices y yo para cambiar el papel de mi máquina. Encendimos unos pitillos; contemplamos como pasaba, con una velocidad de cerca setenta millas hora, el correo de Orán, que rendía viaje en San Carlos, y que podía sostener aquella marcha fuera cual fuere el estado del mar, y haciendo rumbo hacia el interior del puerto, nuestro guía continuó de esta manera:

—Han visto ustedes ya el conjunto que podemos llamar de los Alfaques y de San Carlos: ahora, por uno de los canales que unen los Alfaques con el Ebro pasaremos a éste y podrán admirar uno de los puertos militares más importantes y más resguardados del mundo.

Fíjense en este plano; desde el punto en que empieza el puerto del Ebro hasta su terminación, junto a Tortosa, hay más de treinta kilómetros, los que se hallan en casi su totalidad ocupados por muelles y descargaderos, ya que, además de la marina militar, también utiliza el puerto la mercante.

Como el tiempo escasea, sólo podremos ir hasta un par de kilómetros río arriba; pero ello será suficiente para que puedan ustedes formarse idea del puerto. El río se halla unido a los Alfaques por tres canales; dos de ellos destinados a la marina militar exclusivamente y el otro a la marina mercante; pasaremos por uno de los primeros, que en este momento está libre.

Dijo eso después de consultar telefónicamente con la estación de entrada de aquel canal.

Los quince kilómetros que tiene de longitud el puerto y los siete que tiene el canal por donde pasaríamos, fueron cubiertos en quince minutos escasos.

Durante este tiempo, el ingeniero nos dió los siguientes datos, que, por considerarlos de gran interés, transcribimos:

—Toda la maquinaria, e incluso los hornos, utilizan la potencia eléctrica. Esta la obtenemos del gran salto de Mequinenza, en el Ebro; salto que produce en toda época del año más de 500.000 caballos, los que se transforman en energía eléctrica y son transportados a diversas regiones por medio de líneas aéreas a un potencial de 250.000 voltios. Nosotros consumimos continuamente de 175.000 a 200.000 caballos. Como dato curioso, pueden ustedes anotar que, tanto las turbinas como la maquinaria eléctrica y la tubería de presión del salto de Mequinenza, han sido construidas por esta Sociedad, bajo la dirección de personal español.

La presa que se levantó en aquella comarca es la mayor del mundo en la actualidad, y el embalse formado contiene más de cuatrocientos millones de metros cúbicos, lo que permite tener siempre regulado el caudal del Ebro y asegurar el riego de toda la región comprendida entre Mequinenza y el mar.

El ferrocarril que ven ustedes pasar junto a aquellos árboles, eléctrico, naturalmente, nos une con la frontera francesa, pasando por Alcañiz y Puebla de Híjar. Tiene, como pueden ver en el plano, cuatro vías, dos destinadas a trenes de mercancías y dos a pasajeros.

Esos trenes circulan a la velocidad media de 180 kilómetros hora, con intervalos de cuarenta minutos. Me refiero, naturalmente, a los trenes de pasajeros; los de mercancías marchan a sesenta kilómetros.

El tráfico aumenta de día en día, ya que la mayor parte de las mercancías y pasajeros del Africa francesa lo utilizan para su traslado a Francia.

Existe otro tren eléctrico: el minero, el que nos trae el mineral de las minas de Ojos Negros y de Peñarroya. Es a doble vía y pasa por Mora de Rubielos, Albocacer y San Mateo, para terminar en los almacenes de la factoría en los Alfaques. Cruza este tren, subterráneamente, los canales por los que en este momento estamos circulando. Su velocidad media es de cincuenta kilómetros.

Calló para dar el santo y seña a la estación de entrada del canal en su unión con el Ebro.

—Vean ustedes,—continuó después;—yo nada más les diré por ahora.

El espectáculo era impresionante. Grandes acorazados, submarinos y de superficie, se hallaban alineados sin solución de continuidad: enormes transportes y pequeños y grandes destroyers; en una palabra, allí estaba la parte más importante de la armada española.

Como el tiempo pasaba y sólo nos quedaban un par de horas, significamos a nuestro guía nuestros deseos de dar por terminada la primera parte del programa; solicito dió orden de dirigirnos a los talleres y gradas. Por el camino Quintana corregía sus notas y las ordenaba para dar uno de los próximos días una conferencia en el Ateneo; Bonet preparaba sus artículos, saturándolos de socialismo, y yo intentaba vanamente comunicar con mi estación telefónica personal con uno de mis amigos de Tortosa.

Veinte minutos después desembarcábamos junto a una de las grandes gradas de construcción. A nuestra derecha se halla un inmenso taller dedicado, según me dijo el ingeniero acompañante, a la construcción de motores de combustión interna.

Un señor situado en la entrada del mismo discute, al parecer con violencia, con dos caballeros extranjeros, manejando con grandes ademanes una gruesa pipa. Me fijé atentamente y reconozco a mi amigo Turull, el genial constructor e inventor. No puedo resistir el dar a los lectores una idea de la conversación que en aquel momento sostenía con sus interlocutores.

Con la pipa en una mano, y sacando tabaco inglés que a granel tenía metido en uno de sus bolsillos, decía: «Señores, mi motor a un tiempo es evidentemente superior a todos los antiguos a dos tiempos, considerados hasta hace poco como insustituibles. El funcionamiento no puede ser más sencillo. Se inyecta, por medio de un dispositivo especial, el combustible al cilindro—decía eso al tiempo de llenar de tabaco la pipa—y, automáticamente, se enciende—y encendía la pipa;—la parte de combustible quemada es expulsada instantáneamente del cilindro—una espira de fuego de la descomunal pipa fué a caer en la nariz de uno de los extranjeros, el que, ante tan gráfica manera de explicar el funcionamiento del motor a un tiempo, no pudo menos de exclamar «comprendido», «comprendido»,

y hacer un importante pedido. Saludé a Turull y me reuní con mis compañeros.

Rápidamente fueron recorridas todas las principales dependencias de la fábrica y las gradas. Todo, absolutamente todo funcionaba eléctricamente. Grandes partidas de mineral y de excelente carbón de Vinaroz, que llegaba en un transporte aéreo, eran colocadas automáticamente en los hornos, y en pocos minutos salían ya los bloques de acero, los que, a su vez, se transformaban en planchas, ejes, vigas, etc., en máquinas especiales.

Daba miedo pasar entre tanto hierro candente; pero nosotros, con el ingeniero delante nuestro, pasábamos de un departamento a otro sin titubear, si bien poseídos de un canguelo atroz.

Y las piezas recién terminadas eran inmediatamente trasladadas a los lugares donde debían ser utilizadas unas y a los almacenes las otras: y todo con un orden y una precisión admirables.

Salimos de las últimas gradas y nos dirigimos a presenciar las pruebas de un avión sumergible, último modelo. Amablemente fuimos invitados a tomar un puesto en el avión; pero los tres, como si obedeciéramos a una consigna, contestamos que dentro la máquina no podríamos hacer una verdadera información de los ensayos: naturalmente, la causa era muy otra.

El avión, que semejaba una enorme ballena con grandes alas, se elevó majestuosamente, evolucionó sobre el puerto y, tomando la dirección Sur, se alejó un par de kilómetros; viró y le vimos inclinarse de proa hacia el mar. A pesar de que sabíamos que la maniobra era normal, sentimos un escalofrío.

Al hallarse a unos metros sobre la superficie del agua vimos como instantáneamente se abatían las alas sobre el aparato y que éste entraba en el agua, levantando una regular columna de líquido. Y nada más vimos hasta pasados unos cinco minutos, en que el avión apareció dentro el puerto, a muy poca distancia de nosotros. Al momento de emerger extendió de nuevo sus alas, y a los cuarenta segundos escasos, volaba nuevamente sobre nuestras cabezas. Salidos de nuestro asombro empezamos a aplaudir furiosamente, hasta que Quintana lanzó un estentóreo viva a la aviación nacional, que fué contestado con entusiasmo por nosotros y por nuestro acompañante.

Diez minutos después nos hallábamos en lo alto de la torre de observación, esto es, a 325 metros de altura, para presenciar los ensayos de tiro al blanco con un cañón de largo alcance construido en la factoría. El blanco se hallaba a más de 50 kilómetros de distancia y era movido automáticamente desde lo alto de nuestra torre, la que comunicaba telefónicamente con los sirvientes del cañón. Enormes prismáticos nos colocaban, aparentemente, a menos de un kilómetro del barco-blanco.

Nos rogó el ingeniero que nos fijáramos con atención en el blanco, y así lo hicimos. Veíamos perfectamente las evoluciones que hacía, obedeciendo instantáneamente a los cambios de dirección obtenidos por ondas hertzianas lanzadas desde la torre en la cual nos hallábamos. Percibimos un agudísimo silbido, que fué amortiguándose con rapidez. Pasó un buen rato y vimos levantarse,

junto al blanco, una enorme columna de agua. Era el proyectil del cañón monstruo. Intrigados dirigimos nuestra mirada al ingeniero e insinuamos: —Eléctrico. ¿eh?— Naturalmente—nos contestó; pero les suplico continúen observando.

Empezó a evolucionar el barco-blanco en todas direcciones y con gran rapidez; oyéronse nuevos silbidos, y pronto aparecieron, siempre a los lados del blanco, nuevas columnas de agua, que parecía rodeaban a aquél. El resultado era extremadamente exacto, y maravillaba si se consideraba que el blanco se hallaba, en mucho, fuera del horizonte visible de los servidores de la pieza.

Terminó el ensayo y nos dedicamos, unos instantes, a observar desde nuestra magnífica atalaya, el conjunto de los Alfaques, San Carlos y desembocadura del Ebro. Nos vino a la memoria otro tiro al blanco a que habíamos asistido hacía muchos años en el mismo paraje. No se trataba entonces de ningún gran cañón, sino de una simple escopeta. Como el caso fué notable, por habernos salido un blanco indirecto, lo relatamos a nuestros compañeros.

Moragas, hoy práctico del puerto de Barcelona, mandaba a la sazón un magnífico velero de 1.800 toneladas, el *Alfredo*; como piloto tenía a mi primo Rosell, joven que en aquella época ya tenía un volumen de conocimientos náuticos y maríneros que corría parejas con su volumen físico.

Se hallaban en los Alfaques, donde debían cargar sal, y me invitaron a pasar unos días con ellos. Acepté muy gustoso; allí fui, y tuve el gusto de ver atracar al *Alfredo* a la vela al muelle de las Salinas, operación a que sólo se podían atrever los que, como Moragas, dominaban la técnica velera.

Mientras el barco cargaba, decidimos dedicar una tarde a la caza de patos: fuimos a tierra provistos de una escopeta, cartuchos y media docena de botellas de cerveza.

Patos no vimos ni uno, por lo que, después de deliberar, acordamos dedicarnos a tirar al blanco. Al efecto, colocamos las botellas a una distancia de veinte metros aproximadamente del lugar donde nos hallábamos. Tiró Moragas, tiré yo y tiró Rosell, cada uno a una botella distinta. Examinadas aquéllas (y eso que tirábamos con perdigones gruesos) vimos con estupor que ni señales de haber sido rozadas tenían.

Rosell apostó entonces a que, a quince metros, él daría en una botella. Se midió la distancia, apuntó rodilla en tierra y disparó. Medio minuto después oímos lastimeros quejidos de un perro, al que vimos cruzar trabajosamente a un centenar de metros a nuestra derecha: era blanco. Y eso acontecía en el mismo lugar en el cual la torre se hallaba emplazada en la actualidad. Rosell, sin duda, fué el precursor del blanco indirecto en este paraje, dije yo al terminar mi narración...

En esto parecióme que se nublaba el firmamento y que grandes llamaradas salían de la tierra. Grité desafortadamente e hice ademán de tirarme fuera de la torre. Sufrí, en un instante, lo indecible. Un momento después creí haberme vuelto ciego; todo lo veía negro, a pesar de tener los ojos abiertos. En esto, un haz de luz intensa me hizo cerrar los párpados, al mismo tiempo que oía la

voz de mi esposa gritar angustiada: «Mamá, mamá, ¡vingui!; en Jaume s'ha «Mamá, mamá, vingui; en Jaume s'ha tornat boig». Sobresaltado volví a la realidad. Todo, todo había sido un sueño.

Varias horas pasé taciturno, creyendo realmente que iba a volverme loco. Me parecía imposible que nadie se hubiera acordado del puerto de los Alfaques para levantar un puerto o una factoría. Nadie, y eso que se están levan-

tando, y se hallan ya funcionando, astilleros en playas abiertas y en costas bravas; en playas que cada temporal modifica, y que desaparecen a veces en un día para aparecer más largas que antes en otras veinticuatro horas.

¿qué no habrá, Señor, en nuestro país, otro Carlos III y otro ministro como el conde de Floridablanca!

JAIME FONT MAS

NUEVOS BUQUES

EN los Astilleros de Gijón se reunió el día 4 de abril un gran gentío para presenciar la botadura del nuevo vapor allí construido, para la compañía Hijos de J. Tayá, de Barcelona, *Capitá Revuelta*, que hace el número cinco de los que salieron de aquellos importantes talleres, orgullo de la industria gijonesa.

El lanzamiento del *Capitá Revuelta* se hizo tan felizmente, que apenas quedó libre de la cuña, empezó a deslizarse sobre la grada en proporción progresiva, entrando en el mar, y el remolcador *Gaditano*, al que tenía dado un cabo por la popa, dió máquina para aguantarla, al mismo tiempo que lo hacía virar, poniéndolo proa a la mar.

Las maniobras las dirigieron los prácticos don Juan Rodríguez, que iba a bordo del *Capitá Revuelta*; don Agustín Fernández, en el *Gaditano*, y don José del Castro, en el *Finisterre*, que lo remolcaba por la proa.

El nuevo vapor, que iba empavesado con el telégrafo de banderas, a su feliz arribo al puerto local, fué saludado por los demás vapores surtos en el mismo, haciendo sonar sus sirenas.

El *Capitá Revuelta*, que como decimos, es del mismo tipo del *Salvador*, ha sufrido una reforma, pues cuenta con 18 camarotes para pasaje más que éste, y sus características son:

Eslora, 61'50 metros; manga, 9'10; puntal, 5; desplaza 1,750 toneladas y carga 1,200; cuenta con una máquina de triple expansión, de 500 caballos indicados de fuerza y caldera de 13 pies de diámetro y 11 de largo.

La máquina, que ya está montada, ha sido construida en los talleres Alexander Hermanos, de Barcelona, y en breve se recibirá la caldera, que fué hecha en los talleres de Vigo.

El día 15 de julio último se le puso la quilla al *Capitá Revuelta*, y se espera que dentro de un mes empezará a navegar por cuenta de sus armadores, que lo destinarán a la línea de El Pireo.

Después de la botadura, la Empresa obsequió con champán y pastas a los invitados a este acto, los que calurosamen-

te han felicitado al director de la Empresa, por el gran éxito obtenido nuevamente.

Es de alabar la decisión de la casa Tayá que honra la memoria del capitán don Pedro Revuelta, que, mandando el *Villa de Sóller* de dicha compañía, escribió al ser torpedeado vilmente el buque de su mando, una de las páginas más trágicas en la historia de la marina mercante, durante la finida guerra.

El día 4 de abril, en los «Astilleros Ardanaz», de Luchana-Erandio, fué botado al agua el barco de acero *Covadonga*, de 300 toneladas, cuarto de los construidos en aquella factoría.

El nuevo buque desplaza, como decimos, 300 toneladas. Tiene 36,72 metros de eslora, 6,40 de manga y 3,05 de puntal.

Fué madrina la niña Margarita Basterrechea, hija del obrero más antiguo de la factoría.

Después de la botadura se procedió a colocar la quilla del *Jerónimo Ibrau*, barco de 1,200 toneladas, cuyas características serán las siguientes: eslora, 60'34 metros; manga, 9'32, y puntal, 4'40.

En los «Astilleros Ardanaz» trabajan actualmente trescientos cincuenta obreros.

Felicitemos a los constructores y les deseamos muchas prosperidades en la construcción de barcos.

El día 4 del presente mes fué botado al agua el nuevo vapor que se denominará *Estrellín*, construido en los Astilleros de Avilés.

El vapor *Estrellín*, es de 200 toneladas de desplazamiento, y será destinado a la navegación de cabotaje.

La operación de botarlo al agua se llevó a cabo felizmente, quedando el buque amarrado en el muelle local, en donde instalará la máquina y caldera.

El día 3 del actual abril, fué botado al agua, felizmente, el vapor *Juan José*, de 600 toneladas, construido en los Astilleros Carrasco.



LOS PUERTOS

SANTANDER

HALLAZGO DE BOMBAS. — El *Apolo*. — LA COMPAÑÍA SANTANDERINA DE NAVEGACIÓN. JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO

EN el fondo de la dársena de Maliaño, bajo el sitio en donde estuvo fondeado el submarino alemán, han sido halladas varias cajas con explosivos que se suponen pertenecientes a dicho submarino.

Todas las cajas encontradas, que son de hierro galvanizado y herméticamente cerradas, se han llevado al torpedero número 8, que las trasladará a Ferrol.

—El día 2 del presente mes de abril entró en este puerto el vapor *Apolo*, de la Compañía «Unión», de Bilbao, con 5.800 fardos de tabaco para la Compañía Arrendataria.

Este cargamento procede de Java (Colonía holandesa).

El viaje se ha hecho por el canal de Suez.

—Celebró su junta general ordinaria de accionistas la Compañía Santanderina de Navegación, aprobándose la Memoria y balance, correspondientes al pasado ejercicio de 1918.

También celebró junta extraordinaria, acordándose la reducción del capital social—el cual será ahora de 470.000 pesetas—mediante la devolución a los accionistas de 450 pesetas en metálico por cada acción, quedando el valor de ésta reducido a 50 pesetas.

Ambas juntas, según nos informan, estuvieron muy animadas y nos ha sido muy grato el saber que, en una reunión de intereses, como son siempre estas juntas casi exclusivamente, hubo un accionista, el señor Sesma, que dió una elavada nota de generosidad y amplitud de miras abogando por la continuación de la empresa y porque no se hiciese la devolución de una parte tan considerable del capital. Verdaderamente que el nuevo valor de 50 pesetas asignado a cada acción es demasiado pequeño en relación con el Activo social, pues el barco que queda sigue valorado en las mismas 977.000 pesetas del ejercicio anterior.

¿Y cuál es ahora, el valor real de la acción? Hecha deducción de las 200 pe-

setas repartidas como utilidades en el mes de enero, hay que deducir todavía 1.577.000 pesetas que la Compañía estima necesarias para el pago de impuestos y de las reparaciones en curso del vapor *Peña Rocías*, conceptos no liquidados en el balance, porque esta empresa tiene la costumbre de pasar los impuestos de cada ejercicio al siguiente, fecha de su pago, como si no hubiera en la Contabilidad el recurso de las cuentas intermedias o transitorias para salvar estas diferencias de tiempo.

Con estas deducciones, el valor real de cada acción de 50 pesetas, según las cifras del balance del 31 de diciembre, es de 175,21 pesetas, o sea una cotización de 350'42 por ciento.

Los accionistas, que en septiembre último compraron, por ejemplo, al cambio de 1,575 pesetas por acción, se han «cogido los dedos», pues con las 750 pesetas cobradas de dividendos hasta la fecha, más las 450 pesetas de la devolución del capital, les resulta cada acción a 1,375'21 pesetas y pierden, por lo tanto, 200 pesetas.

—El día 7 del presente mes la Junta de Obras del Puerto celebró sesión subsidiaria, bajo la presidencia de don Severiano Gómez y con asistencia de los señores Huidobro, comandante de Marina, Gutiérrez, López Dóriga, García (don F.), y Piñeiro (don M.)

Durante la misma se aprobó el acuerdo del Comité ejecutivo de dicha entidad de formalizar con la Sociedad Ibarra y Compañía la prórroga del contrato durante cinco años del muelle número 2 de Maliaño.

Fueron aprobados varios proyectos, entre ellos el de construcción de varios tinglados en la zona de servicio; se dió cuenta de haber sido aprobado por la superioridad el dragado del muelle de Maura, obras que importarán más de un millón y medio de pesetas.

La Junta queda enterada de haber sido aprobadas por la superioridad las obras del muelle de Pedreña y de que le hará una revisión de los precios de los materiales.

Fué leído un oficio de la Cámara de Comercio relativo al depósito franco y se nombra a los señores presidente de la

Junta, ingeniero director y don Francisco S. González para que representen a la Junta en el consorcio.

Se aprueba un expediente para la concesión de una ampliación de la grada de construcción que los señores Corcho Hijos tienen en el barrio de San Martín.

Y después de tratarse de otros asuntos de menos importancia, se levantó la sesión.

*

GIJÓN

ACTIVIDAD EN LAS CONSTRUCCIONES NAVALES. — SESIÓN DE LA JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO

NO obstante haberse terminado la guerra, continúan con gran actividad las construcciones navales en este puerto.

Además del vapor *Capitá Revuelta*, la Sociedad de Construcciones Metálicas tiene muy adelantados dos vapores que son también para la casa Tayá, de Barcelona.

—El día 31 de marzo celebró sesión la Junta de Obras del Puerto, bajo la presidencia del señor Moriyon y asistiendo los vocales señores Pantiga, Muñiz Alvargonzález, Aresón, Suárez Infesta, Paleó, Gómez Lamelas, Velasco, Comandante de Marina, Administrador de Aduanas e Ingeniero-director Rodríguez Rivera.

Primeramente, y antes de entrar en la orden del día, se dió posesión de su cargo de vocal al nuevo comandante de Marina, don José María Cebreiro.

Entrados en la orden del día, se da cuenta de una solicitud de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Asturias, insistiendo en que se les autorice nombrar un vocal que les represente en la Junta.

Queda desestimada la instancia, por convenir en que no procede informar de nuevo, pues cuando dicha Asociación presentó la primera instancia, ya se informó y no procede revocar el acuerdo tomado en el sentido de que no debe concedérsele lo que pide.

Y seguidamente se pasó a tratar del asunto más importante a discutir, que es el arbitrio sobre el carbón.

No se ha presentado ninguna reclamación al proyecto, a excepción de un escrito de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Asturias, que pedían que el arbitrio sobre el carbón rigiese en todos los puertos asturianos.

El impuesto no tiene otro carácter que el de contribuir a los gastos que ocasionen las obras de ampliación del puerto del Musel.

El arbitrio será recaudado por la Aduana y su vigencia empezaría tan pronto como la Superioridad aprobase el proyecto del impuesto para todos los puertos de Asturias.

Estas son las partes más esenciales del proyecto, y, por su parte, la Jefatura de Obras de la provincia, informa en el sentido de que debió haberse implantado ese arbitrio antes de ahora para atender las necesidades del puerto del Musel.

Seguidamente se da cuenta de la Real orden publicada en la *Gaceta* con fecha 1 del actual aprobando el impuesto de una peseta sobre tonelada de carbón que se embarque por los puertos de Gijón-Musel, Avilés, San Juan de Nieva y San Esteban de Pravia.

Dispone la Real orden que el nuevo arbitrio tenga vigencia a partir de la fecha de su publicación, y previene que en el caso de que ese impuesto pudiera perjudicar al establecimiento de una competencia con el carbón extranjero, se limite o anule dicho impuesto.

El presidente propone que para el establecimiento del impuesto extraordinario se vaya de acuerdo con los demás puertos asturianos.

El señor Suárez Infiesta se muestra partidario de que el impuesto se comience a hacer efectivo cuanto antes, pues asegura que Avilés ya empezó a cobrarlo desde el 5 del actual.

Añade que ese impuesto se pidió al Gobierno, y que una vez concedido debe empezar a percibirse cuanto antes.

Intervienen en la discusión Aleson y Pantiga, y el presidente, en vista de las manifestaciones de los señores vocales, propone que se espere al día 16 para empezar el cobro del impuesto.

Se acuerda, por unanimidad, cumplir estrictamente las disposiciones de la Real orden en cuestión, empezando a regir el impuesto extraordinario, el día 16 del corriente.

También se acuerda que sea la Administración de Aduanas la encargada de cobrar el impuesto extraordinario sobre el carbón a las personas que presenten la hoja o factura de cabotaje.

Se pasa a tratar de otros asuntos, entre ellos una comunicación de la Jefatura de Obras Públicas que da traslado a una Real orden de la Superioridad, aprobando el plan económico de 1919-1920, quedando enterada la Junta.

Asimismo queda enterada la Junta de haber sido aprobada por la Superioridad, mediante una Real orden, la adquisición de una grúa de vapor de tres toneladas, cuyo importe es de 25 mil pesetas, disponiendo sea adquirida por administración, así como las vías necesarias para su funcionamiento.

La superioridad concede licencia para retirar la fianza depositada para responder a la instalación de las grúas eléctricas en el Musel, por haberse hecho cargo la Junta de las mismas.

Son leídas las cifras de los ingresos de la Junta, recaudados directamente por la Aduana en concepto de arbitrios y explotación de servicios durante el mes de marzo, que importan 12,959'90 pesetas.

Lo recaudado por la Junta por dichos conceptos durante el mismo período, se eleva a 25,678'87 pesetas.

El importe de las obras por administración durante el mes de marzo, importa 70,436'36 pesetas.

Otro de los asuntos también muy importante para el puerto exterior, es el relativo a la construcción de una grada en el Musel, proyecto ejecutado por la dirección de las Obras del Puerto.

Dicha grada es de gran necesidad para las reparaciones que hay que hacer en el Dique Norte y para otras obras de ampliación en el puerto exterior.

Tiene por objeto la citada grada el facilitar la colocación de monolitos cuyo peso será de 1,200 toneladas, pudiendo aprovecharse para la reparación de buques, reparaciones provisionales para ponerles en condiciones de navegar con objeto de que puedan ir a otros puertos y reparar o completar la reparación de las averías.

Además de la grada se construirá una dársena para atender a las reparaciones de los buques.

Importa el proyecto 1.100,000 pesetas, haciéndose las obras por administración y sometiéndolas a la revisión de los materiales como las demás obras.

La grada es esencial para la transformación del Dique Norte.

Se aprueba por unanimidad dicho proyecto y sin más asuntos a tratar se levanta la sesión.

*

SEVILLA

LA CANALIZACIÓN DEL GUADALQUIVIR

ASI toda la prensa se ha ocupado de un proyecto del ingeniero don Carlos Mendoza para canalizar el Guadalquivir, entre Sevilla y Córdoba.

El proyecto lo ha hecho suyo la Compañía Mengemor, de la que el señor Mendoza es ingeniero, y este señor ha dado recientemente una conferencia explican-

do su proyecto, conferencia que extractamos a continuación:

«Francia, en el siglo pasado, contaba con una red completa de canales de navegación que pasaba de 60,000 kilómetros, lo que constituía la base y el nervio de su riqueza y poderío.

Si de Francia pasamos a Alemania, podrá observarse como esta nación en pocos años relativamente, ha construido una red de canales y vías navegables superior a la francesa, pues la sobrepasa en más de 15,500 kilómetros.

No debe producir asombro alguno el que se trate de canalizar el río Guadalquivir.

Este problema, inabordable en otra época, no lo es en la actual y la opinión formada en cuanto a lo irrealizable del proyecto, debe desaparecer, para dar paso a la realidad, que muy pronto convertirá en hechos lo que hasta ahora había parecido un sueño.

Cierto que la canalización del Guadalquivir, calificado como uno de los más torrenciales de Europa, ofrece serias dificultades, anotándose en su caudal diferencias que oscilan entre siete y ocho metros cúbicos por segundo y de siete a ocho mil, en épocas de grandes avenidas.

Cierto que, salvo ligeras excepciones, no se encuentra en su recorrido terreno firme sobre el que estribar las presas, y cierto también que el Guadalquivir, reflejo de nuestro propio carácter, no tiene un cauce definitivamente formado, haciéndose imposible el regularizarlo por el sistema de diques y espigones, pero no lo es si se efectúa por medio de embalses escalonados, para el que se precisan las correspondientes presas y grandes compuertas, que propone en su proyecto, dando a las pilas, sobre las cuales se asientan aquéllos, una elevación de 28 metros de altura, que permite el libre paso del río.

El manejo de estas presas de compuertas es sencillísimo, pues desde el puente instalado en las mismas, y movidas por motores eléctricos, se suben y bajan sin dificultad.»

El conferenciante, para demostrar lo que dejó dicho, mostró al auditorio una proyección cinematográfica de la presa de Menjíbar, explicando el funcionamiento de los motores para el manejo de las compuertas, agregando que por ellas pasó el año 1917 la mayor crecida experimentada por el río Guadalquivir en estos últimos tiempos.

Explicó cómo se efectúa el desagüe en tiempo normal y de grandes crecidas, velocidad del agua, pequeñísima en dirección a las vegas y enorme en el cauce central de los ríos, y agrega que el emplazamiento de las presas ha de ir en los sitios del río en que la cimentación sea

más firme, menos costosa y con menores tendencias a variar de curso.

Al tratar de los desniveles del río, en el trayecto de Córdoba a Sevilla, dijo que se han repartido en once escalones, mostrando, para probar su aserto, una proyección del perfil del río.

Continuó diciendo que estas once presas, bases del nervio de la canalización, solucionan a la vez el aspecto económico del proyecto, pues de ellas se servirá la Compañía Mengemor para lograr rendimiento al capital que invierta en esta obra, que podrá completar el Estado, construyendo por su cuenta las esclusas necesarias para el paso de los barcos de uno a otro embalse.

Dió una explicación de cómo se utiliza para la navegación el sistema de compuertas en la frontera de Alemania y Suiza, añadiendo que muy aproximadamente a esta construcción es la consignada en su proyecto de canalización del Guadalquivir.

Seguidamente proyectó una vista cinematográfica de Alcalá del Río, pueblo sujeto a los violentos ataques del Guadalquivir, el cual, según el conferenciante, por efecto de las obras que allí han de realizarse, se encontrará con un puente, cuyo coste sería fabuloso, encontrándose, además, con la defensa de sus edificios, que en lo sucesivo no sufrirían perjuicio alguno.

Habló de las once centrales eléctricas que la Compañía se propone instalar entre Sevilla y Córdoba, y dice que la vía será navegable para barcos de 525 toneladas, siendo las esclusas de 54 metros de longitud, ocho de altura y uno y medio de calado.

Resuelto el problema en sus líneas fundamentales, dijo el conferenciante que hace falta resolverlo en su aspecto social, precisándose para ello no sólo el concurso del capital y el trabajo, sino el de todos los ciudadanos.

Así finalizó su conferencia explicativa el señor Mendoza. Su proyecto en Sevilla—ciudad en donde pronunció la conferencia extractada—ha causado sensación.

Nosotros sólo diremos que deseamos ardientemente que los proyectos del ingeniero don Carlos Mendoza puedan vencer todos los inconvenientes y trabas que en España se oponen a todo proyecto que tienda a mejorar al país.

*

LA CORUÑA

EL PORVENIR DE LOS BUQUES DE PEQUEÑO TONELAJE

SE ha constituido en Coruña, según leemos en *El Noroeste*, importante diario de dicha ciudad, la Asociación de Navieros del Noroeste de Es-

paña, y el citado periódico, al dar cuenta de lo que pide la nueva entidad, expone razones que copiamos a continuación, lo cual no quiere decir que estemos en absoluto conforme con ellas:

«Se ha constituido en esta capital la Asociación de Navieros del Noroeste de España para barcos menores de 250 toneladas de registro neto.

El renacimiento de la marina de vela en nuestras costas es tan evidente en estos últimos años, que ha llegado a adquirir una gran preponderancia, representativa de un positivo beneficio para la economía del país.

Justo es consignar que el pequeño ahorro, siempre perezoso como si el trabajo que lo formó hubiese dejado en él una natural predisposición al recelo, acudió sin embargo solícito en esta ocasión a fomentar la construcción de veleros de poco tonelaje, atraídos por la perspectiva de los fletes producidos a consecuencia de la guerra europea.

Pero terminada ésta en sus trágicas consecuencias de destrucción y paralización del tráfico mundial, las actividades despertadas al conjuro de la falta de tonelaje, determinaron para la navegación velera una contrariedad en las legítimas aspiraciones de un porvenir compensador, en cuanto a las utilidades, y no le queda ahora más recurso salvador que la protección oficial, bien merecida ciertamente por esos buques que han coadyuvado tanto o más que el gran tonelaje a mejorar los transportes por mar durante los angustiosos días de la guerra, normalizando en cierto modo y en cuanto era posible el mercado de los fletes.

Puede decirse, por consiguiente, que la marina de vela de nueva construcción ha llegado tarde a los beneficios extraordinarios que se proponía obtener, y su prosperidad depende ahora en gran parte de la acogida que sus justas demandas puedan encontrar en aquellos centros superiores llamados a prestar apoyo a las industrias nacionales que prestan servicios públicos de verdadera importancia.

No se trata, en realidad, de pedir que se abra el grifo del favor a caño libre; trátase más bien de evitar que se cierre la válvula de la justicia, con tanta mayor razón y equidad cuanto que los modestos capitales y los legítimos intereses que la marina de vela representa, tienen que soportar las consecuencias de la batalla que con ellos van a librar las poderosas empresas navieras de gran tonelaje, sometiendo a los buques pequeños a obligaciones tan superiores a la resistencia de su negocio, que casi puede decirse que ello significaría la estrangulación de esa importante parte de la riqueza nacional, amenazada de serios tras-

tornos económicos si no se acude en su ayuda.

Tan poco ganan los buques veleros que ni aún pueden pagar el seguro de la tripulación, teniendo que quedar cada uno como asegurador de sí mismo. Y así sucede que esos barcos, cuyo tonelaje no excede de 250 toneladas de registro neto, no pueden contribuir a las derramas para resarcimiento de perjuicios a los buques requisados.

Las razones de esta imposibilidad pueden sintetizarse en los siguientes extremos:

Esos buques, dado su escaso tonelaje, no pueden percibir nunca grandes fletes, anejos especialmente a los vapores que mueven gran cantidad de carga y realizan largas travesías; no han disfrutado de beneficios extraordinarios, porque su construcción se verificó en los últimos momentos de la guerra europea; no navegan en todo tiempo, permaneciendo largas temporadas en puerto, y puede decirse que hacen unos seis viajes redondos por año, ofreciéndose casos como el de que un buque para ir y volver entre Gijón y Bilbao, con carbón, tarda tres meses o más, ganando un flete muy escaso.

A estas razones, evidentes y poderosas, hay que añadir la realidad del daño que esos pequeños buques experimentan con las derramas.

Tales daños no son ficticios, sino que provienen de que los barcos veleros, por regla general, son en su mayoría propiedad de los patronos, y en su totalidad remuneran a la tripulación dándole parte en el flete. Cuando las derramas son adjudicadas, el flete ya fué repartido entre el buque y sus tripulantes; y una de dos: o es menester que pague toda la derrama el buque o es preciso descontarle su parte proporcional a la tripulación, la cual no se avendría fácilmente a perder lo ganado con rudo trabajo, y de muchos casos no tendría obligación por no ser íntegra o parcialmente la misma en la fecha de la derrama que en la percepción de todos los fletes ganados por el buque. Es, pues, inhumano equiparar esos barcos pequeños a los de gran tonelaje, en los que las ganancias son inmensamente mayores y no puede haber conflicto alguno con la tripulación ni perjuicio para el armador por culpa de ésta.

Tan ciertas son estas alegaciones apuntadas que, de seguir rigiendo el actual sistema de derramas, los buques pequeños tendrán que abandonar el tráfico por no poder resistir la competencia de las grandes empresas, las cuales, ya que para sí solas obtienen las utilidades extraordinarias de elevados fletes, ellas solas también deben estar obligadas al pago de esas derramas, sin la necesidad

de la misérrima ayuda del pequeño tonelaje, con la que, o los armadores modestos pagarán más de lo justo, por no percibir ellos todo el flete, o se substraerá a unas gentes humildísimas parte del fruto de su arriesgada labor, para engrosar las seguridades de uno de los negocios más fuertes de España.

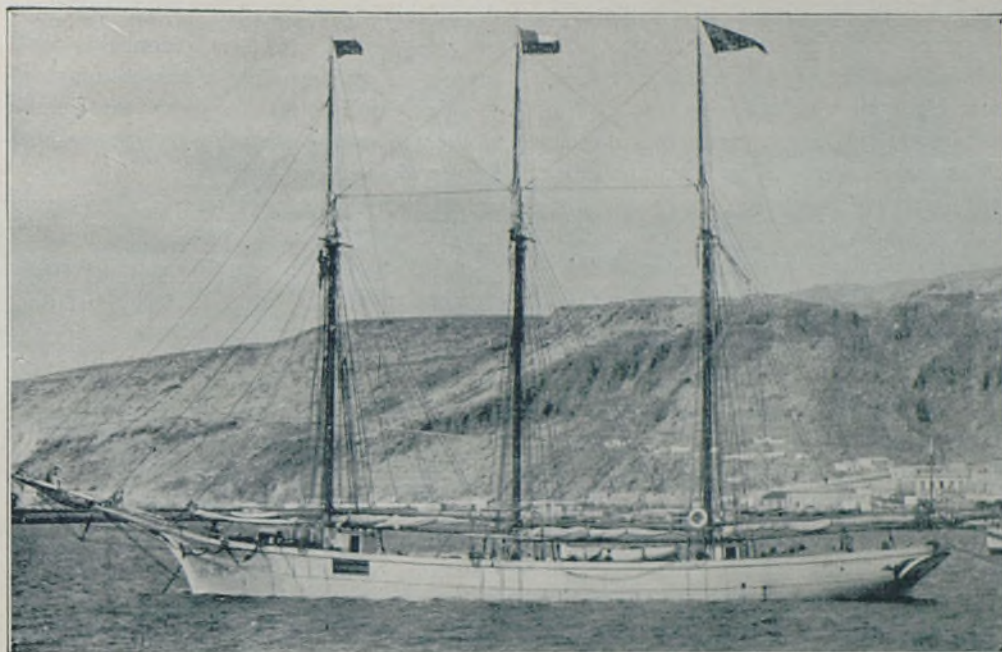
Recogemos con mucho gusto las razonables pretensiones de los armadores de buques menores de 250 toneladas, por creer que hay en ellas un fondo de justicia y por tratarse además de una industria en la cual están interesados muchos modestos capitales gallegos, merecedores para nosotros de especial atención, que también los humildes son dignos de defensa cuando lo que piden tiene el sello de la moderación y de la equidad.»

EL DESTINO DE LOS BUQUES MERCANTES

LA Gaceta ha publicado recientemente la siguiente Real orden del ministerio de Marina:

«Vista una comunicación del señor comandante de Marina de Alicante, manifestando los frecuentes casos que se dan de buques despachados para determinados puertos, que recalán en otros distintos sin tocar en aquéllos, por recibir órdenes radiotelegráficas de las casas armadoras, relegando de este modo a una situación muy secundaria la acción de las autoridades de Marina,

S. M. el Rey (q. D. g.), de conformidad con lo informado por esa Dirección general de este ministerio, se ha servido disponer: que tanto para la debida formalidad de la documentación de los buques y preciso reconocimiento de sus tripulantes, cuanto para la mayor cautela de los intereses del Fisco, conviene al Poder público saber exactamente la situación de los buques mercantes, y que éstos fondeen en los puertos para donde han sido despachados, salvo ocurrir algunos de los hechos que justifiquen la arribada forzosa, tales como una huelga, graves desórdenes públicos, etc., que aconsejen la conveniencia de que un buque fondee en puerto distinto de aquel para el que fué despachado; pero cuando tal cosa suceda, con objeto de coonestar el interés público con el privado, y evitar posibles abusos, deberá el armador del buque mercante solicitar, justificadamente, del capitán del puerto adonde hubiese sido despachado aquél, el cambio de arribada; y una vez obtenida la autorización, comunicarla al capitán del puerto donde hubiere de fondear la nave, corrigiéndose el incumplimiento de lo mandado por el capitán del puerto para donde aquélla fué despachada directamente, ejerciendo sus funciones definidas en el capítulo III, título VII, tratado 5.º de las Ordenanzas generales de la Armada, con una multa que no podrá exceder de 125 pesetas, a tenor de lo prevenido en la Real orden de 30 de marzo de 1906 («Diario Oficial» número 3), todo ello en el supuesto de que los hechos reprimidos no originasen la formación de causa.»



EL CASO DEL "EGARA"

Es el pailebot *Egara*, como el lector podrá ver en la fotografía que acompaña a estas líneas, un esbelto buque, de líneas muy finas y sin disputa uno de los veleros más veloces de nuestra flota. Carga 300 toneladas.

Todo eso nada de particular tiene y sí, solo, honra a nuestra marina y a los astilleros mallorquines que construyeron el barco; pero nuestro objeto, al hablar hoy de la simpática nave, es relatar lo acontecido por motivo de una falsa información periodística.

Navegaba el *Egara* con rumbo a Málaga, al mando de nuestro querido amigo, el capitán de la marina mercante don A. Martín Soler, cuando, en plena huelga de periódicos en nuestra ciudad, el 23 de marzo último, llegó a Barcelona el gran diario madrileño *El Sol*, y, con el consiguiente sentimiento, leímos en él un telegrama de su corresponsal en Almería diciendo que en la Laja del Cabo de Gata había naufragado el pailebot *Egara*, y que se creía que la tripulación había sido salvada.

El lector podrá imaginarse el desconuelo y la intranquilidad de las familias de los tripulantes y sus amigos. Nosotros hicimos los más variados comentarios; conocíamos la pericia y práctica del que el barco mandaba, sabíamos que estaba provisto el *Egara* de un buen motor y no nos explicábamos cómo pudo haber ocurrido el naufragio en tiempo claro y en el lugar que el diligente corresponsal de *El Sol* en Almería daba al barco como perdido. En los círculos marítimos de esta ciudad se habló, y comentó mucho, el naufragio. Algunos lo ponían en duda, pero los más estaban de él convencidos, por haber sido publicada

la noticia en un diario de tanta seriedad y reputación como *El Sol*.

Pasaron unos días y, con la consiguiente alegría, nos enteramos de que el *Egara* no tan sólo no se había perdido, sino que no tuvo en su viaje el menor percance, al contrario, batió, tal vez, un «record» de velocidad: en el viaje de Málaga a Melilla, cuya distancia es de 114 millas, empleó sólo siete horas navegando sólo a vela, lo que representa una velocidad que muchos grandes trasatlánticos españoles quisieran para ellos.

Pudimos indagar que el hermoso pailebot había llegado a Málaga el 19 de marzo y el corresponsal de *El Sol* en Almería telegrafió su pérdida el 22 del propio mes. Sabemos que el capitán Martín telegrafió, al enterarse de la información, al director de *El Sol*, rogándole rectificara, para llevar la tranquilidad a las familias de los tripulantes; sabemos que el director contestó muy amablemente; pero no hemos sabido hallar ninguna rectificación de la noticia en ningún número del popular diario madrileño.

Es verdaderamente lamentable que ocurran con frecuencia casos como el señalado, sin que por parte de los diarios que dan la noticia se apresuren a rectificarla, cuando a todas luces es falsa. Comprendemos perfectamente que un redactor ha de procurarse las noticias de la mejor manera que pueda, y que, especialmente en las informaciones marítimas, es imposible, en la mayoría de los casos, comprobarlas; pero también nos hacemos cargo que, aun ante una plancha de un redactor, en una noticia como la de la pérdida de un barco, cuando resulta no ser cierta, debería ser obli-

gatorio para los diarios la rectificación, y en sitio bien visible del periódico.

Y ello debería hacerse más que en otros casos en el citado, ya que *El Sol*, y sin duda no lo ignorarán sus directores, es un diario que se lee muchísimo en nuestra ciudad y en los pueblos de nuestras costas y que, casi sin excepción, puede decirse que es cotidianamente leído por la inmensa mayoría de nuestro personal marítimo.

Felicitemos a los antiguos propietarios

del *Egara* (pues acaba de ser vendido en 300,000 pesetas a un conocido comerciante mallorquín), a sus tripulantes y a las familias de éstos, por su «resurrección», y nos permitimos encarecer a los periódicos que, por humanidad, procuren comprobar en lo posible las noticias de naufragios antes de darlas a la publicidad, y que, por lo menos, cuando resulte no ser cierta la noticia dada, se apresuren a rectificarla.

ron a la mar en plena noche y en medio de un temporal deshecho, a buscar a los catorce tripulantes del velero noruego *Gyller*, que acababa de naufragar. A estos valientes no les acompañó la suerte: estuvieron buscando hasta el amanecer y sólo pudieron recoger un cadáver y dos naufragos heridos, mutilados, que condujeron a tierra sin pérdida de momento.

El 4 de diciembre, la tormenta hizo naufragar a un vapor en la bahía de Audierne. El bote de Penmark fué lanzado y sus tripulantes, después de seis horas de supremos esfuerzos, salvaron a todos lo del vapor, que eran treinta y seis.

El 9 de diciembre el vapor americano *Moldignard* se fué a pique, en medio de una horrorosa tempestad, frente a la isla del Rey. El bote salvavidas de La Pallice salió hacia el lugar del siniestro, y después del tercer intento, logró llegar al costado del buque naufrago, no sin perder algunos remos y sin que tres de sus hombres resultasen heridos. En dos días, el bote hizo tres viajes, trayendo a tierra cuarenta y un naufragos.

El 28 de diciembre, en fin, un gran paquebot francés embarrancó en la costa de las Flores al N. O. de la isla de Jeu (Vendee). El bote salvavidas, a pesar del mal estado del mar, realizó cinco viajes, transportando 112 personas y poniendo a salvo una embarcación menor del paquebot, en la que habían buscado refugio ocho hombres de su tripulación.

A la mañana siguiente, y con la mar mucho más alborotada, el bote volvió a salir, salvando de una muerte segura, y después de una lucha de doce horas, a los trece hombres que quedaban a bordo del paquebot.»

Y así, con este mismo lenguaje de heroísmo, siguen hasta veinte los relatos últimamente publicados y todos ellos tan heroicos, tan sublimes o más que éstos que hemos copiado al azar.

HÉROES DEL MAR

EN la costa francesa del Atlántico, se estrellan los temporales de invierno, los noroestes que nacen al otro lado del Atlántico y levantan olas gigantescas y los sudoestes cerrados y húmedos.

Innumerables son los naufragios que anualmente ocurren en las costas del Finisterre, en las Cotes du Nord, en Morbihan, costas plagadas de arrecifes, en donde rompen las mares más gruesas del mundo.

Pero a decir verdad, también son innumerables los actos de heroísmo que realizan los valerosos marinos de dichas costas.

La Sociedad Francesa de Salvamento de Naufragos, ha publicado sus «Annales» correspondientes al segundo semestre de 1918, en los que se da cuenta de la salida de los botes de dicha sociedad, los cuales salvaron en estos últimos seis meses innumerables personas sin el auxilio de los cuales hubieran, indudablemente, perecido.

Es algo muy grande los detalles facilitados por los mismos patrones de los botes. El lenguaje modesto y lacónico de estos héroes hace sentir verdadera emoción al que sepa y «sienta» el mar.

Tanta abnegación y tanto heroísmo acaba por rendir el espíritu del lector a la admiración que le produce el saber que hay en los rincones ignorados de la costa unos hombres humildes que tan elevada concepción tienen del cumplimiento del deber.

No podemos por menos de copiar alguno de esos emocionantes relatos que glorifican las páginas de los *Annales* de la Sociedad Francesa de Salvamento de Naufragos:

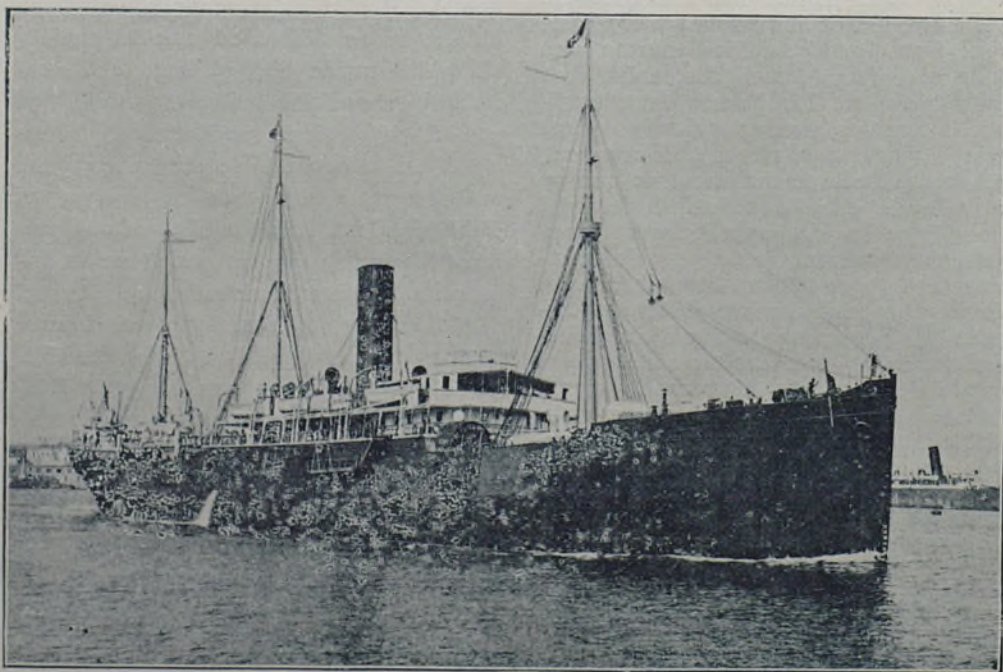
«El 7 de julio, a las siete de la tarde, el pesquero *Sans Souci* se fué, impulsado por la tempestad, sobre un arrecife de la costa de Renards (Finisterre). El bote salvavidas del puerto inmediato se hizo a la mar seguidamente, y después de una violenta lucha con los elementos, logró arribar al muelle a las tres de la madrugada, habiendo conseguido salvar a todos los tripulantes del *Sans Souci*.

El 9 de septiembre, el bergantín *Esperanza* navegaba, cerca de Ouessant, con un completo cargamento de víveres, cuya llegada aguardaban con verdadera impaciencia los habitantes de la isla de la Pluie, adonde el buque se dirigía. Una violenta tempestad le sorprendió en la costa de la bahía de Sliff, perdiendo el

bergantín toda su arboladura y quedando desamparado y sin gobierno en el mar. Los duros vientos del Oeste arbolaban una mar enorme y el salvamento se hacía difícilísimo. A pesar de eso, los bravos tripulantes del bote salvavidas de Ouessant, entendieron que su deber era salir a intentarlo, y el bote fué lanzado al agua. Pero la lucha era completamente desigual y los diez hombres de la Sociedad la aceptaron y lucharon contra una mar desencadenada durante más de tres horas, consiguiendo al fin, tras de sobrehumanos esfuerzos y cuando ya unos y otros estaban completamente extenuados, llevar a puerto, sanos y salvos, a los ocho hombres del *Esperanza*.

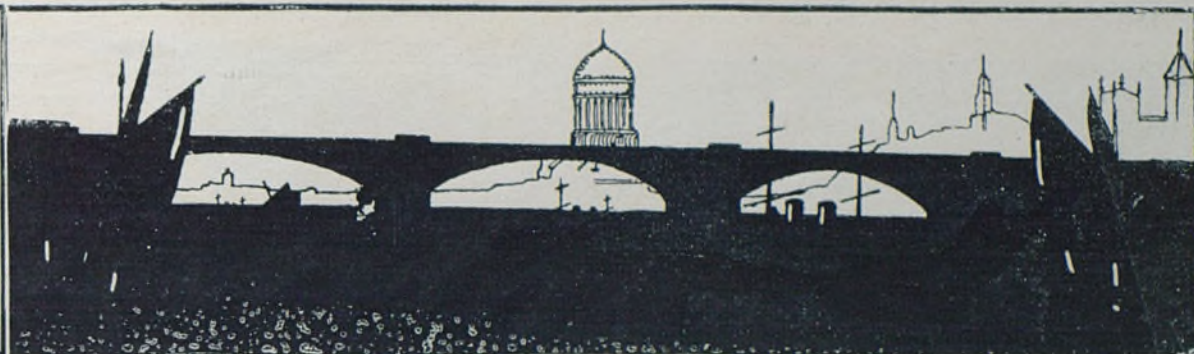
Y no paró aquí todo, sino que a la mañana siguiente, sin que el temporal hubiera cedido en su violencia, salieron de nuevo a la mar y lograron encontrar al *Esperanza* y remolcarlo hasta el puerto de Sliff sin que se perdiera nada del precioso cargamento que iba a librar del hambre a los habitantes de la isla de la Pluie.

El 11 del mismo mes, los marinos salvadores de Argenton (Finisterre), salie-



El vapor *Manuel Calvo*, de la Compañía Trasatlántica, que, requisado por el Gobierno para el transporte a Odessa de súbditos extranjeros expulsados de España, sufrió un sensible accidente en su entrada en los Dardanelos

SECCIÓN INGLESA



«BRITISH CORPORATION»

LA Sociedad inglesa denominada «British Corporation», y que lo mismo que el «Lloyd's Register» se dedica a la inspección y clasificación de buques, ocupa actualmente un puesto prominente entre sus similares. Desde su fundación, sus directores se han caracterizado por su espíritu emprendedor, y no sólo han acogido favorablemente ideas y métodos nuevos, sino que la Sociedad misma ha ido siempre a la vanguardia del progreso y ha tomado la iniciativa en muchas empresas importantes.

Recientemente tuvo lugar la 29.^a reunión anual de la Sociedad, en la que su presidente Mr. Clark hizo una interesante relación del trabajo llevado a cabo durante la guerra. Sus consideraciones, así como también las de Mr. Stephen, secretario de la Comisión Técnica, versaron sobre temas muy amplios y pusieron de manifiesto la actividad de la Sociedad. Tratando de buques nuevos clasificados por la «Corporation», mister Clark dijo:

«Se recordará que en 1913, sumaban 343,000 toneladas; en 1914 solo alcanzó una suma de 221,000 toneladas; en 1915, 105,000 toneladas y en 1916 no fué más que 40,000 toneladas. En 1917 ya subió a 154,000, y el año último alcanzó 262,000 toneladas.

»El número total de buques auxiliares inspeccionados para el Almirantazgo fué de 313; y son de diferentes tipos, desde los buques misteriosos para comisiones especiales, hasta los dragaminas de palas y de doble hélice, buques patrullas, remolcadores grandes y pequeños, pontones, etc. También se ha inspeccionado la conversión de buques ordinarios en buques tanques, para el transporte de aceite, ya en bodegas, ya en tanques cilíndricos especiales. Además, nos hemos ocupado en otras diferentes obras en relación con la Marina de guerra.

»Respecto al porvenir, en nuestros libros tenemos anotadas contratas que suman más de 600,000 toneladas — la mayor cantidad que, en este particular se ha citado en nuestras reuniones anuales.

Esto demuestra que hay mucho trabajo en perspectiva en los astilleros y ocupación constante para toda clase de obreros, si conseguimos librarnos de la agitación presente.

Entre las sociedades clasificadoras aliadas, manifestó Mr. Clark que el Registro Navale Italiano y el American Bureau of Shipping, de Italia y Estados Unidos respectivamente, hacían notables progresos. Desde que la British Corporation se relaciona con el Registro Navale Italiano nunca se había construido tanto en Italia. Esa nación parece haber resuelto el problema de los buques «standard» en la forma más simple, adoptando un tipo del que se ha construido un gran número y habiendo resultado del todo eficiente en la práctica. Este tipo se ha copiado en todos los astilleros italianos, con sólo aquellas modificaciones internas, particulares de las líneas a donde se las destina. El American Bureau ha progresado en la misma relación que la construcción naval en los Estados Unidos. Su personal técnico se compone de 160 individuos bajo la experta dirección de Mr. Sharp, inspector principal, y de su ayudante Mr. Arnott. Unas tres cuartas partes del total de buques proyectados para la American Flett Corporation serán construidos bajo la inspección de aquella sociedad y clasificados por la misma.

Según Mr. Clark, el programa del Gobierno de construir buques «standard», al ser llevado a la práctica tuvo como primera consecuencia el retardar la producción en vez de acelerarla, como ocurre siempre que se introducen nuevos métodos y procedimientos en una industria. Por bueno que sea un procedimiento, los que lo ponen en práctica han de acostumbrarse al mismo antes que éste produzca buenos resultados. Habiéndose presentado dificultades prácticas imprevistas, se hubo de abandonar algún proyecto. Se han adoptado, no obstante, los planos de varios buques de distintos tamaños tipo «standard» y se emprendió la construcción de muchos de ellos. Un mismo tipo de buque, aun-

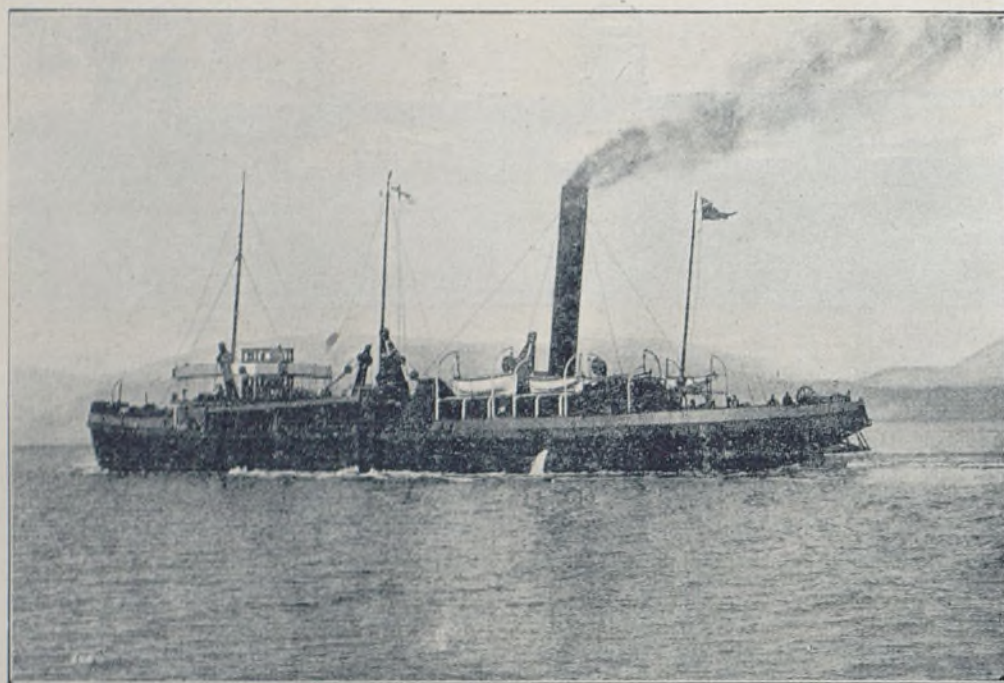
que en sí sea excelente, no puede servir para cualquier línea, y por esto los planos adoptados han sido objeto de mucha crítica. Mr. Clark cree que, con todo, se debe felicitar al director de Navegación, por el éxito obtenido con los planos que él aceptó.

Respecto a esta misma cuestión de los «standards», Mr. Clark coincide con las ideas expuestas por muchos técnicos sobre el particular, y sostiene que el Director de Navegación hubiera estado mejor aconsejado si hubiera permitido a los constructores de simples buques de carga, que ya tenían su tipo propio, y del cual ya habían construido varios, repetir dicha construcción, a la que ya estaban acostumbrados. Si así se hubiera procedido y se hubiera dado la atención debida a la producción de piezas y anexos tipo «standard», se hubiera ahorrado en gran parte la ansiedad producida por la falta de tonelaje en los últimos meses de guerra.

Refiriéndose a las nuevas disposiciones relacionadas con la subdivisión de los buques de pasaje en compartimientos estancos, con arreglo al Convenio Internacional de 1914 y a las subsiguientes conclusiones adoptadas por el Comité que entiende en el asunto, Mr. Clark cree sería muy ventajoso para todos los interesados en esta materia, que se diesen a las sociedades clasificadoras amplios poderes, análogos a los que ya poseen respecto a la línea de máxima carga. Sin duda alguna, de esta manera se evitarían considerablemente los retrasos que actualmente se experimentan. Nosotros estamos firmemente en favor de esta idea, tanto para evitar las complicaciones derivadas de haber de contender con dos autoridades distintas que tienen jurisdicción sobre las misma materia, como también por la buena organización y espíritu comercial de las Sociedades clasificadoras, que en pocos días arreglarían cuestiones que hoy el «Board of Trade» necesita meses para solventarlas.

(Concluirá)





Draga de succión inglesa *Lord Desborough*, construida por Ferguson Brothers, en Glasgow.
Capacidad de carga: 3,000 toneladas; capacidad de succión: 4,000 toneladas hora

MERCADO DE FLETES

En los círculos marítimos ingleses encontraron muy natural y lógico que los armadores neutrales pagasen precios enormes por los buques más viejos de la flota mercante británica, que en realidad son los únicos que pueden adquirir los navieros extranjeros. Pero no tuvieron en cuenta que, cuando éstos pagaban muy caros los buques que deseaban adquirir, debía ser, sin duda, porque estaban seguros de sacar gran rendimiento al capital que empleaban en la compra del buque, aunque el valor de éste pareciese excesivo.

Y ahora la prensa profesional inglesa comenta, al ocuparse de los fletes, la desigualdad en que se hallan los armadores ingleses frente a los extranjeros, y especialmente frente a los neutrales.

Esta desigualdad es debida al control de que son objeto casi todos los buques ingleses, pues aunque las autoridades inglesas declararon que se levantaba la requisa de los buques mercantes, ha podido verse que esta declaración fué un «truco» de efecto para hacer bajar los fletes, pues son muy pocos los buques que navegan libremente, pudiendo el armador disponer de la totalidad de las bodegas de su buque.

Generalmente, la autoridad se reserva la mitad o un tercio u otra fracción de las bodegas del buque y a otros no les requisaba bodega alguna, pero les impone la condición de servir una línea determinada.

La indignación es grande, y la pren-

sa profesional inglesa califica duramente a los armadores extranjeros, que en algunos tráficos de retorno obtiene fletes duplicados en su cotización a los cobrados por armadores británicos.

Ponen como caso el de que los armadores neutrales obtienen fletes de retorno de 40 a 45 dollars peso muerto, y hasta se ha fletado un buque para transportar azúcar de Mauricio a Inglaterra a 240 chelines por tonelada, cuando no se paga más que 120 chelines a los buques ingleses.

Y hay que observar que Mauricio es una colonia inglesa, y la prensa dice que no es posible esta desigualdad, cuando al buque se le podía haber negado el carbón de consumo si no aceptaba el flete de 120 chelines.

Y ahora, al ver la desigualdad entre los fletes a cobrar por los ingleses y los extranjeros, se explica *Fairplay* el que éstos paguen enormemente los buques viejos ingleses que adquieren.

* *

La autoridad inglesa ha acordado dar de baja del control a todos los buques ingleses que durante el presente mes estén descargando en puertos extranjeros.

Esta medida puede tomarse como un gran paso hacia la normalidad, y están todos conformes en que este acuerdo se hará sentir pronto en los mercados, en los que tanta demanda de tonelaje hay en la actualidad.

Respecto a los cargamentos de grano para Francia e Italia, no ha habido cambio en el mercado, y la base sigue siendo 15/- por quarter, de la región Norte al Atlántico francés, 18/- a un puerto y 18/6 dos puertos occidentales de Italia y 19/6 para el Adriático.

Hay dos o tres pedidos muy urgentes para madera aserrada del Golfo al Reino Unido, para los cuales parece que se concederá licencia por el «Controller» y asegura el *Fairplay* que se ha cerrado contrato a 400/- por «standard». Entendemos que aún se pagará bastante más por un buque disponible en Abril; pero todavía se consiguen mejores fletes de los puertos del Norte de los Estados Unidos.

* *

Desde el día 7 del actual se han reducido en un 25 por 100 los fletes de cabotaje en Inglaterra, para todos los buques excepto los de menos de 1,000 toneladas de registro bruto. La escasez de carbón en el país de Gales producida por las huelgas, se ha remediado ya y por tanto aquellos puertos piden tonelaje.

El flete para Londres es de 15 chelines.

Hay gran interés para los cargamentos destinados a España, aunque esta línea está reservada a buques españoles o ingleses.

El mercado sueco es muy irregular.

Hay gran demanda de buques para fletar por largos períodos (*time charter*), habiéndose pedido también condiciones para cargamentos de grano con destino a Italia por cuenta del Gobierno. Esto es lo más importante respecto a los fletes de importación. En general la situación mejora respecto al tonelaje. Los fletamentos particulares aún están sujetos a permisos y restricciones, pero la esperanza de que pronto cese el bloqueo tiende a aclarar los horizontes. El fleet para granos ha bajado ya, y hay gran demanda de mineral del Mediterráneo. Los fletes de Oriente están flojos. De Norte América al Reino Unido el grano paga 7/6 la arroba, a Francia 14 chelines y a Italia 17. Los fletes más corrientes del carbón de Virginia son 18½ dollars al Río de la Plata y 19½ al Brasil.

Carbón.—De Swansea a Barcelona 80 chelines. Del Tyne a Gibraltar 42½ chelines. Brea, del Tyne a Argel 44 chelines.

Mineral.—De Sagunto a Swansea 18 chelines. De Bilbao a Cardiff 17 chelines. De Santander al Tyne 18 chelines.

Fruta.—De un puerto español del Mediterráneo al Reino Unido, liras 7 ó liras 8 los 100 pies cúbicos. A Amberes, liras 9.

FRED



REMO

Los que sentimos un amor verdad hacia el deporte del remo, los que participamos de su evolución con ansias de verlo entre nosotros con el mayor esplendor, hemos de experimentar una honda satisfacción al dar cuenta de la celebración, en nuestro puerto, de las regatas de *outriggers* celebradas el domingo de Ramos. Ello significa un triunfo importantísimo para nuestra vida náutica y nos complace-mos así consignarlo.

Tras unos años de olvido, renacen nuevamente esa clase de regatas en España, y quizá este período de calma ha servido para que al retornar su actividad, venga rebustecida por una necesidad que el desarrollo y el progreso del remo entre nosotros exige. Este se eleva paso a paso y en su camino lento, deja su pasado como un recuerdo de lo que ha sido, prosiguiendo su engrandecimiento hacia el más alto esplendor de su vida: paso a paso ha sabido cimentar sus triunfos, y hoy, a quienes con sus esfuerzos le alentaron llenos de entusiasmo, les ofrece justa recompensa a sus anhelos.

Hoy es el momento oportuno para que se ofrezca al deporte un nuevo empuje a su evolución y si ayer luchamos para lograrlo, no ha de dolernos hacerlo nuevamente para la restauración definitiva de las regatas de *outriggers* y *skiff*.

El remo ha tenido, como todo, sus períodos de vida y lo que fué no hace mucho actividad en los botes de banco fijo, se han abandonado estos un tanto, para dar paso abiertamente a las luchas del *yol*. Hoy debemos ser más ambiciosos y la importancia adquirida ha de hacernos pensar en los grandes botes de regata, marchando decididamente a la creación definitiva de los mismos.

El Marítimo nos ha ofrecido una regata de *outriggers* y el Club de Mar nos anuncia otras de *skiff*: sea ello el prólogo de una nueva era de nuestra vida náutica.

A Barcelona, donde el *rowing* ha conquistado un florecimiento envidiable, le pertoca preparar sus bogadores para esas nuevas luchas, procurando conceder a ellas toda la importancia que deben merecernos. Creo es necesario que al despertar este nuevo período de su existen-

cia, procuremos fortalecerle, pues de ello depende nuestra pronta o tardía participación en los campeonatos internacionales.

Si es nuestro anhelo al concurrir a tierras extranjeras, en pos de un trinfo para España, no hemos de vacilar en someter a nuestros remeros a que se familiaricen en las nuevas embarcaciones, refinando su estilo y corrigiendo defectos: tenemos hombres con facultades bastantes para darnos días de júbilo, pero para lograr estas jornadas, debemos prepararlos y preocuparnos a que puedan lograrse.

La regata celebrada por el Marítimo, entre las tripulaciones de Martínez y Faunos ofrecieron una grata impresión de que no somos tan defectuosos como creemos: a nuestros remeros les falta a enmendar, pero actuaron como no era de esperar.

Se imponen las regatas de *outriggers* y *skiff*. Un buen remero de *outriggers* sacará enorme provecho del *yol*; en cambio un remero acostumbrado sólo al *yol*, no se adapta con la misma eficacia y rapidez a una regata de *outrigger*.

Barcelona debe elevar las luchas a los grandes botes; debe, por todos los medios, instituir esa nueva clase de regatas. Es el herald del *rowing* español y a ella le pertocaría ser la primera que ofrezca a España, la gloria de su valor de-

portivo ante los remeros de allende las fronteras.

El remo comienza entre nosotros la vida de las grandes naciones.

VELA

Ha comenzado, organizado por el Club Marítimo, la celebración de la «Copa Primavera», para la serie Hispania, llevándose a efecto con viento fresco de S. y SW. Han participado 16 yates, venciendo nuevamente el *Culip*. Una avería de *La Marne*, le handicapó notablemente, siendo motivo de su desgraciada clasificación.

Resultado:

1.º *Culip*, patrón, A. Más; 2.º *Garbí*, patrón, F. Durall; 3.º *Ruxim*, patrón, F. Más; 4.º *Sens-por*, patrón, R. Más; 5.º *Flick*, patrón, S. Ribot; 6.º *Matilde*, patrón, P. Pi, clasificándose los restantes por el siguiente orden: *Alga*, *Manolita*, *Fitora*, *Sigfrig*, *Silurus*, *Sphinx*, *Cucurucu*, *Sirius*, *La Marne*. El *Atzur* no pudo efectuar la salida.

Para muy en breve se organiza una importante excursión en regata crucero a las posesiones de don Eusebio Bertrand y Serra, denominada La Ricarda, organizándose al propio tiempo regatas a vela y a motor.

JOSÉ ASTELL



Copa Primavera R. C. M. — Aspecto de las balandras al tomar la salida FOT. JORRO

CRÓNICA GENERAL

Accidentes marítimos

EL día 6 del corriente mes, a cuatro millas al Norte de Cabo Mayor, estuvo expuesto a naufragar el pequeño vapor *Diciembre*, de la matrícula de San Sebastián, que hacía su primer viaje de Gijón a Deva, con cargamento de carbón.

En la travesía se le abrió una vía de agua en la bocina de la hélice, y hubo necesidad de apagar los fuegos de la máquina para evitar una catástrofe, porque el barco se inundaba por momentos.

Una lancha de pesca, que se hallaba próxima, le remolcó al puerto, embarrancándolo en la playa de la Magdalena.

Avisados los bomberos, se llevó una bomba de vapor y pudo achicarse el agua.

El barco fué trasladado después a la dársena de Puerto Chico, donde se procedió a reparar la avería.

CERCA de Coruña naufragó el pailebot de cemento armado *Pardi*, de la matrícula de Santander. Un golpe de mar destrozó el timón, quedando el buque sin gobierno.

El citado buque conducía cargamento de carbón para Cartagena.

La tripulación fué puesta a salvo.

EL vapor *Elenita* salió de Gijón con un cargamento de carbón para Bilbao. Cuando el buque, que es de casco de madera, se hallaba en viaje, se notó que hacía agua, por lo que decidieron arribar, entrando en la dársena de Fomento de Gijón.

AL entrar en la barra del Guadalquivir, frente a Chipiona chocaron dos vapores pesqueros, resultando ambos con grandes averías, a consecuencia de las cuales se hundieron rápidamente.

Los tripulantes de los dos buques lograron salvarse a nado.

LEGARON a Cádiz el capitán y ocho tripulantes del vapor portugués *Bajegar*. Han hecho el viaje en los botes del barco.

Manifestaron que navegando a 80 millas del cabo Carvoeiro perdió el *Bajegar* la hélice, haciéndose una vía de agua, a consecuencia de la cual naufragaron.

La tripulación embarcó en los botes de salvamento, resistiendo en ellos cuarenta y ocho horas sin alimento de ninguna clase.

Llegaron totalmente extenuados.

LEGARON a Almería el capitán y seis tripulantes del pailebot portugués *Nervo*, que naufragó a causa de averías que le produjo el temporal.

Los tripulantes se salvaron en botes.

EL buque armado *President* chocó con un barco desconocido, sufriendo tan grandes averías que se tué a pique.

La goleta francesa *Margarita* recogió al capitán y a los tripulantes del buque hundido.

Buques nuevos

PRÓXIMAMENTE será botado al agua en Palma de Mallorca el nuevo pailebot *Miramar*.

EN Vilasar de Mar han comenzado los preparativos para el lanzamiento del pailebot *Llobregat*.

PRÓXIMAMENTE llegará a puerto español un nuevo vapor de reciente construcción y de 4,000 toneladas de carga, adquirido en Inglaterra por una casa armadora del Norte de España.

Movimiento del puerto de Coruña

DURANTE el mes de marzo último visitaron el puerto de Coruña 103 buques. Eran de vapor 64 y 39 de vela, de los cuales cuatro pertenecían a la marina de guerra y 99 a la mercante.

Clasificados por banderas correspondían: 99 a la española, seis a la francesa, uno a la interaliada, uno a la inglesa, uno a la portuguesa y dos a la holandesa.

De estos buques 82 viajaban con carga y 21 en lastre.

Procedían de Europa 100 buques, uno de África y dos de América, perteneciendo al cabotaje nacional 99 buques, y cuatro a la navegación de altura, con un total de 2,720 tripulantes.

En el mismo puerto desembarcaron 1,079 pasajeros y estuvieron de tránsito 2,484.

Los puertos de Plencia y Ondárroa

LAS propuestas presentadas para optar a las obras de construcción del puerto de Plencia han sido dos: don Isidro Bustinza, de Bilbao, con un aumento de 95 por 100 sobre el presupuesto, y a realizarlas en treinta meses; y don José Benito Migure, de Munguía, con un aumento de 48,90 por 100 sobre el presupuesto, y a realizarlas en diecisiete meses.

Para el puerto de Ondárroa han presentado propuestas: don Timoteo Aldá-

miz, con 38 por 100 de aumento y cuarenta meses de plazo; don Pedro Ulacia, con 20 por 100 y treinta y cuatro meses, y don Fernando Adrián, con un 23 por 100 y veintitrés meses.

La gran flota inglesa

SE ha decretado la dispersión de los barcos de la gran flota y sir David Beatty dejará, en consecuencia, de izar su enseña de almirante en jefe de aquella unidad. Se organizarán provisionalmente, por tanto, las flotas y escuadras en pie de paz.

Los acontecimientos de hoy son históricos por muchas razones. No sólo señalan la disolución de la fuerza que durante la guerra ha sido el principal esfuerzo de los aliados, sino que nunca jamás habrá ningún almirante de ninguna Marina mandando en jefe asamblea de barcos tan poderosa.

Los periódicos británicos rinden tributo a los soberbios servicios de la Marina y de su personal, y subrayan la gran deuda que han contraído con ella los aliados por haber sido uno de los principales medios de la victoria.

El "Ramón Mumbrú"

SE nos comunica que el acaudalado naviero de esta ciudad D. Domingo Mumbrú ha aumentado su flota con el magnífico vapor inglés *Coralie Horlock*, de 7,300 toneladas.

La Compañía Vasco-Catalana, S. A., de ésta, por la cual se ha efectuado dicha venta, ha obtenido también el correspondiente permiso del Gobierno inglés para abanderar en España dicho buque, que se denominará *Ramón Mumbrú*. El éxito obtenido es la primera autorización que desde el comienzo de la guerra ha concedido el citado Gobierno para que los buques de aquella nación vengan a aumentar la marina mercante española.

Oferta de un dique

HA comunicado a nuestra Cámara de Comercio la Dirección general del ramo, que el Gobierno inglés ha participado al de España que desea vender un dique, construido por los señores Vickers Ltd., y que aún no se ha utilizado, cuyas características son las siguientes:

Largo del dique, 315 pies y 3 pulgadas. Largo completo del dique, 316 pies y 6 pulgadas. Anchura sobre las gomas, 137 pies. Anchura con plataformas laterales, 163. Anchura interior en parte alta, 111. Anchura interior en el fondo, 100. Anchura sobre interior, 98. Calado máximo del barco que puede ser utilizado en el dique, 30. Profundidad necesaria, 54.

Construcciones y Pavimientos, S. A.

BUQUES DE HORMIGÓN ARMADO

1.200, 3.000 y 5.000 toneladas de carga

Astilleros en Malgrat



Dirección y oficina técnica:
Paseo de Gracia, 80 - Barcelona

Domingo Mumbrú

NAVIERO y CONSIGNATARIO

PASEO DE COLÓN, 11 : Teléfono A. 1960
Dirección telegráfica y telefónica: DOBRÚ
BARCELONA



EFECTOS NAVALES

Justo Marlés



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



Despacho:

CALLE ANCHA, 38

TELÉFONO NÚMERO A. 2108

Hispania Marítima, S. A.

Compañía de navegación

Director gerente: ENRIQUE VILA MARIEGES

Calle José A. Clavé, 25, pral. - BARCELONA

Teléfono A. 723 : Cable, telegramas y telefonemas: HISPATIMA : Clave A. B. C. 5.ª edición

Flota de la Compañía

Damiana .	341 toneladas
Vila	424 »
Cristóbal .	425 »
Marieges .	442 »
Marquet .	700 »

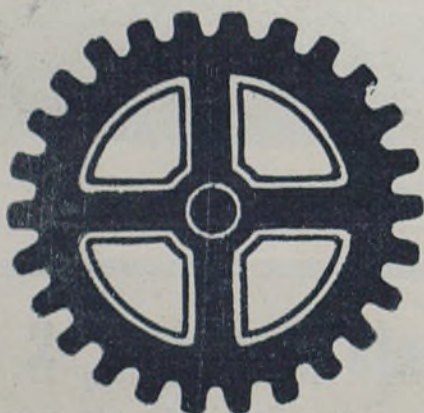
Grandes astilleros en Villajoyosa (Alicante) en donde, aparte las construcciones para la Compañía, existen importantes stocks de materiales y gradas disponibles para la construcción de veleros de todos tonelajes

Consignaciones y fletamentos :: Sección comercial :: Importación :: Exportación

ALEGRET GRAU Y C.^A

Electricidad Maquinaria

Suministro de dina-
mos acopladas
para buques



Especialidad
en instalacio-
nes y reparacio-
nes marítimas

Nápoles, 178 : Tel. S. P. 345

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA Y TELEFÓNICA: ALERTA

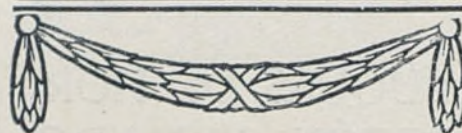
BARCELONA

Construcciones mecánicas : Calderería
de hierro y reparaciones marítimas

S. de R. Roselló

Apoderado:

Enrique Quintana



Talleres y oficinas: Carrera, 2, 4, y Marqués del Duero, 17 - Tel. 283 A. - BARCELONA

Ruperto Anglada

ANCHA, 13 : Teléfono A. 2238 : BARCELONA

PRIMERA EN ESPAÑA en construcciones de
Cables metálicos

Especialidad en Ascensores, Montacargas,
Maniobras de buques, Artes de Pesca,
Puentes colgantes, Suspensión de lám-
paras y Pararrayos

Premiada con Diploma de Honor y Medalla de Oro en la Ex-
posición hispano-francesa de Zaragoza (año 1908)

Cuenta corriente con el Banco de España y Crédit Lyonnais



MARTIN MARTEN

Representante general de la casa SCHAFER y BUDENBERG

BARCELONA - Cortes, 604

SEVILLA - Adriano, 38 y 61

TUBERIA DE TODA CLASE

Manómetros : Vacuómetros : Grifos : Indi-
cadores de nivel : Contadores de revolucio-
nes : Engrasadores : Silbato : Taquímetros

CABLES DE ACERO Y HIERRO

Válvulas : Inyectores : Válvulas de seguridad
Válvulas de reducción : Purgadores : Separa-
dores de agua : Bombas de vapor «Duplex»

Taller especial para construcción y reparación de ma-
nómetros y aparatos para medir temperaturas

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

TALLERES DE CALDERERÍA

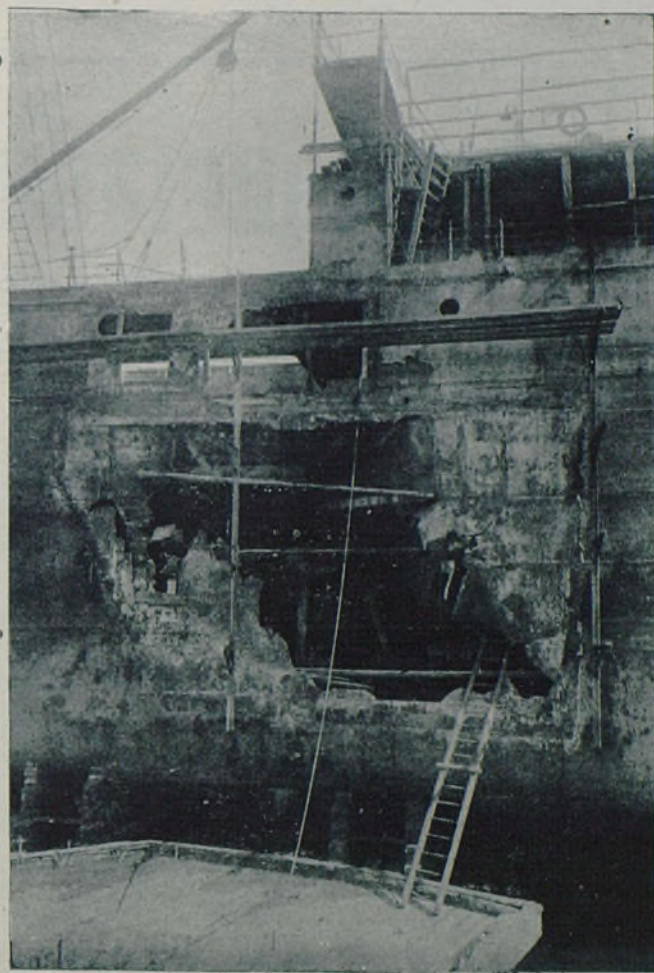
ALEGRET
Y ORTA



PEDRO IV, 254
Teléf. S. M. 474

Dirección telegráfica y telefónica: ALERTA

Especialidad en reparación de buques



MONARCH



ES LA MÁQUINA DE ESCRIBIR QUE REÚNE PRÁCTICAMENTE MÁS ADELANTOS

LA MÁS VISIBLE
LA MÁS SÓLIDA
LA MÁS SUAVE

Es la más cara, pero la mejor

Joaquín Serra

Caspe, número 4 : BARCELONA

Empaquetaduras "MORALI"

Manufactura de goma y amianto

Despacho y almacenes: Paseo Colón, núm. 7 : Fábrica: Plaza de la Unión, núm. 22 (P. N).

TELÉFONOS:

A. 4538 : S. M. 559 : G. 1356

BARCELONA

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

Amianto:

ANILLOS asbestos-metálico, especiales 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

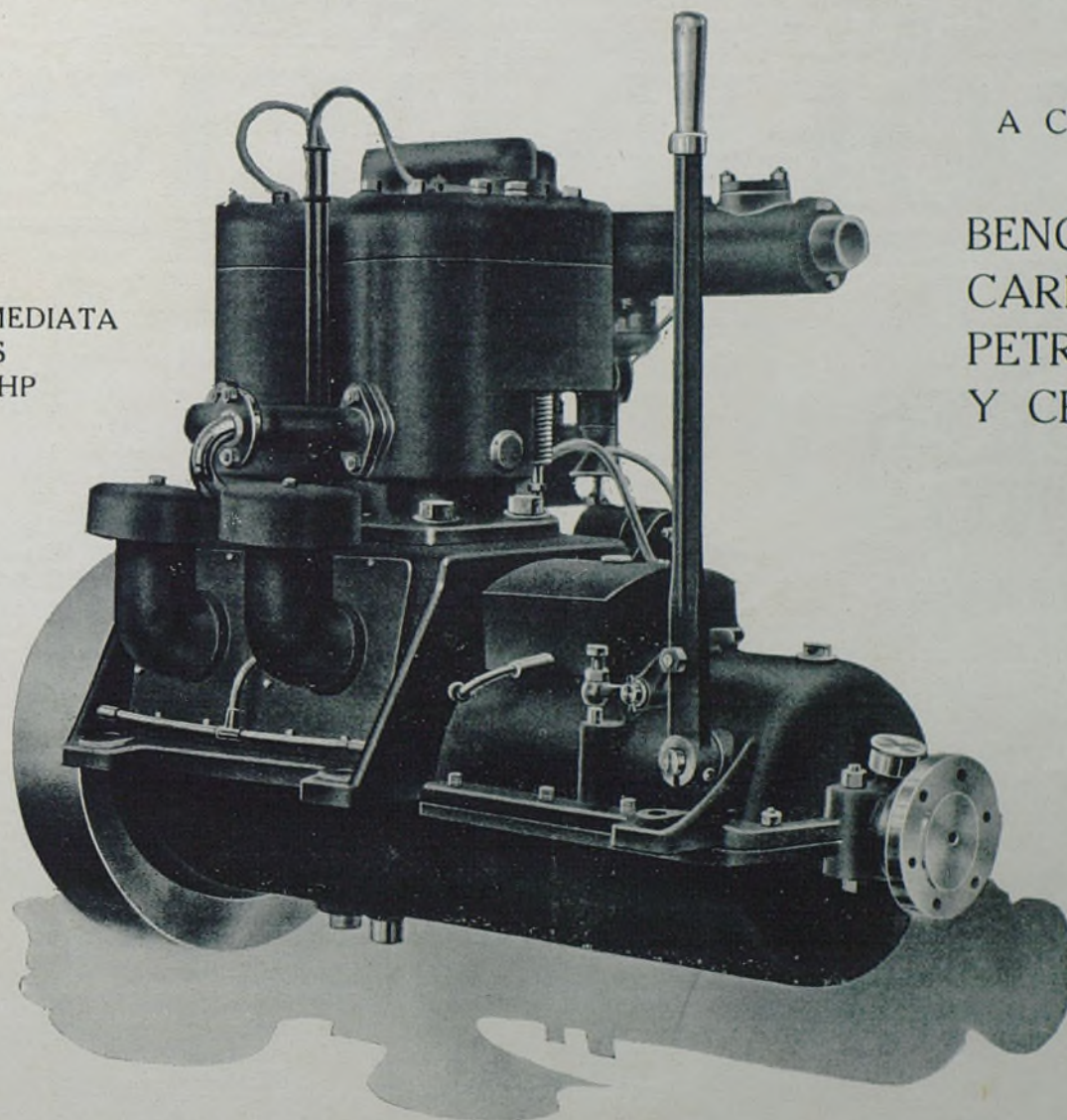
Se facilitarán toda clase de detalles y presupuestos

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
LÍQUIDOS:

BENCINA,
CARBUROLES,
PETRÓLEOS
Y CREOSOTAS

SÓLIDOS, SENCILLOS Y ECONÓMICOS

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



MOTORES MARINOS

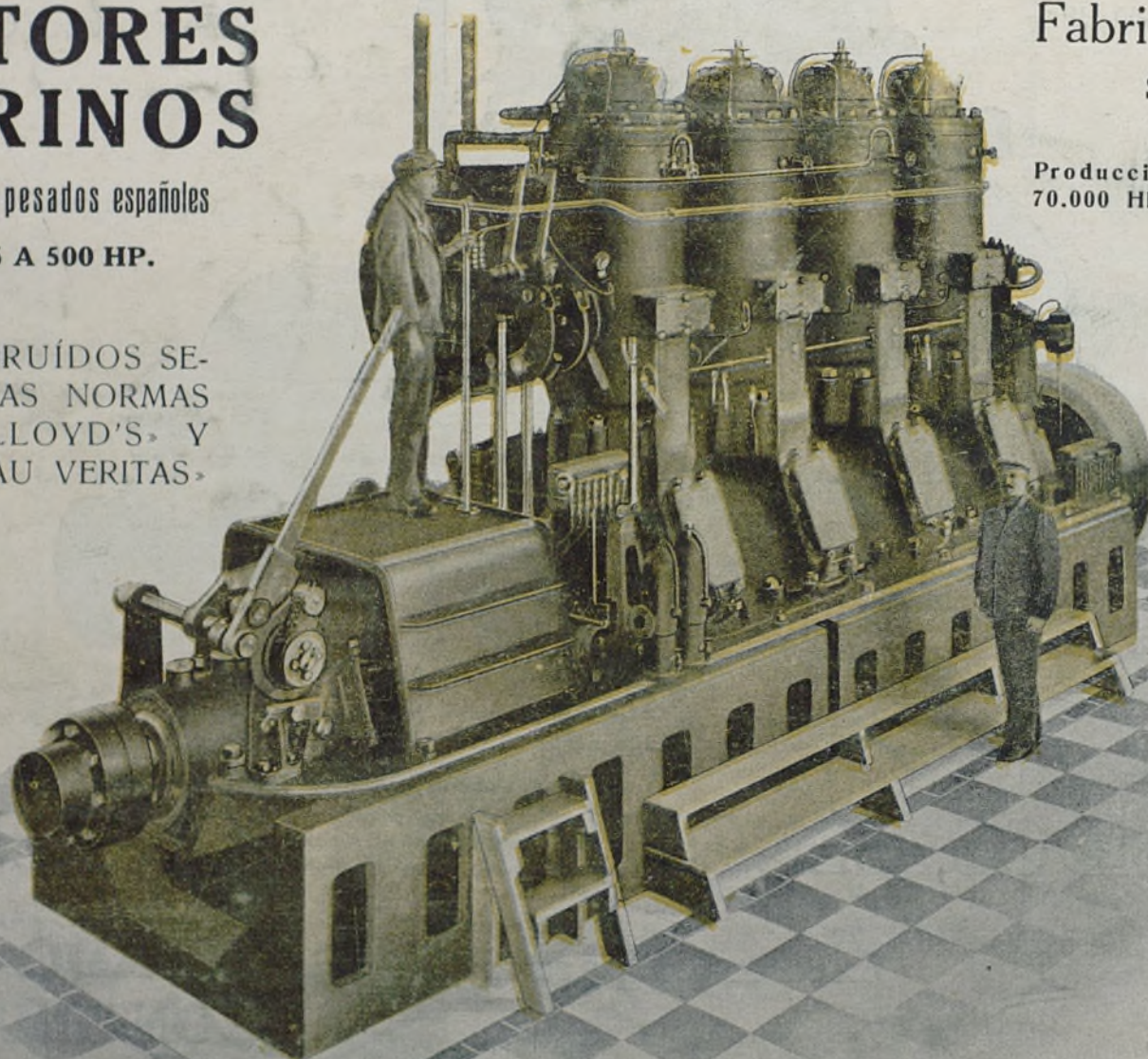
a aceites pesados españoles

DE 5 A 500 HP.

CONSTRUÍDOS SE-
GÚN LAS NORMAS
DEL «LLOYD'S» Y
«BUREAU VERITAS»

Fabricación
sueca

Producción anual:
70.000 HP. efectivos



Motor marino
de 500 HP. efectivos

ACTUALMENTE EN MARCHA 14.000 MOTORES, CON UNA FUERZA DE UNOS 650.000 HP. EFECTIVOS

EL MOTOR MÁS SENCILLO DEL MUNDO

Representante general para España: **Hans T. Möller** : Ronda Universidad, 6 - Tel. A. 1208 - Barcelona