

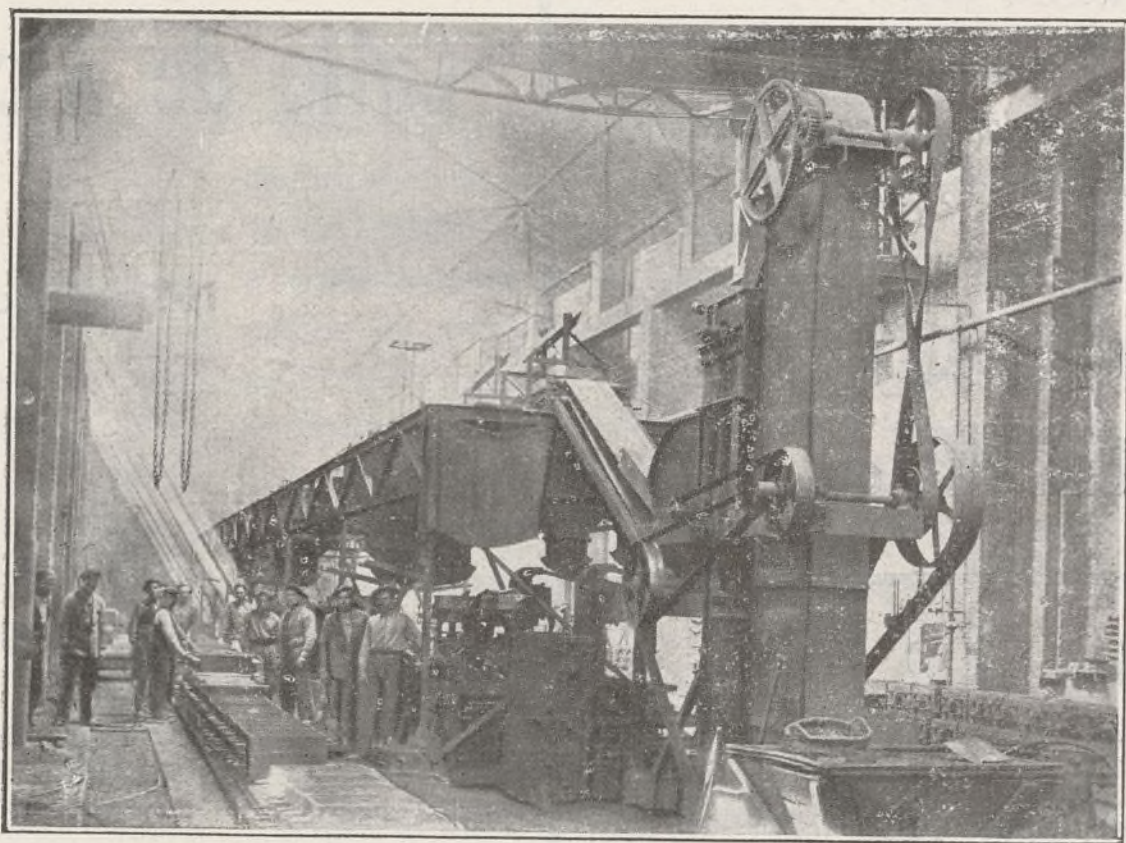
# HOJAS TECNICAS

DE LA INDUSTRIA, EL COMERCIO Y LAS FINANZAS

Apartado 12113

MADRID

## Las grandes industrias españolas



Maquinaria elevadora y de acarreo automático de arenas, empleada  
en la fundición Talleres Iglesias, S. A.

(Véase información en las páginas interiores)



Año I. - Número 3

Abril 1935

30 cts.

Ayuntamiento de Madrid



## Tarifa de esta publicación

Anuncios: una línea, pesetas 2,50.

» una plana, pesetas 300.

Suscripción por año, comprendiendo anuncio anual, pesetas 150.

Suscripción por año, comprendiendo suplementos informativos, pesetas 25.

Suscripción por año, sin incluir suplementos, pesetas 10.

### Banco de Crédito Local de España

*Impulsa el desenvolvimiento económico de  
Ayuntamientos y provincias.*

PRADO, 4  
Madrid

BANCA  
LOPEZ QUESADA  
MADRID

### Banco Español de Crédito

Alcalá, 14 (antiguo edificio de  
La Equitativa).-Madrid

### Banco Urquijo

Calle de Alcalá, 55

Madrid



Filiales en las principales regiones españolas.

Sucursales en todas las poblaciones de alguna importancia.

## Saltos del Alberche

Plaza de la Lealtad, 3

M A D R I D

Ayuntamiento de Madrid



# HOJAS TÉCNICAS

DE LA INDUSTRIA, EL COMERCIO Y LAS FINANZAS

APARTADO 12113 :: MADRID



Un hecho de consecuencias incalculables

## El pabellón marítimo español, a punto de ser desplazado de las rutas atlánticas

Por JUAN G. DE LUACES

En otro lugar de este número se inserta un artículo que reproducimos de nuestros colegas «Las Clases Medias» y «Madrid Ilustrado». Ni ese artículo es el único que se ha escrito, ni esa gestión la única que se ha hecho, para obtener del Estado una intervención urgente en el problema que se plantea a la economía marítima española con la anunciada supresión de las líneas Ibarra. Cabía, pues, esperar un remedio al mal. Y he aquí que, ya en prensa este número de nuestro periódico, el hecho disparatado se ha producido.

Cuando el «Cabo San Agustín» rinda viaje al Plata, la línea trasatlántica España-Buenos Aires habrá quedado suprimida. Para ironía, el mismo día que esta noticia gravísima se da, el Sr. Ministro de Obras Públicas hace unas declaraciones afirmando que los ferrocarriles son un servicio público y que hay que sostenerlos aunque cuesten dinero. Sin embargo, al mismo tiempo se anuncia la suspensión de una línea naval importantísima que, como línea de comunicación, es tan servicio público como los caminos férreos y, en el aspecto moral, representa un quebranto más en el orden internacional para España, que de este modo queda irremediabilmente desplazada de las rutas del Atlántico del Sur, y privada de que su bandera naval ondee en los puertos de las Repúblicas de habla española.

Como el mal puede aún tener remedio, si no se deja pasar el tiempo, y si las fuerzas que pesan y vibran en la península, acuden en demanda de solución al Gobierno, nosotros queremos insistir en este tema doloroso para el crédito material y moral de la Nación. Y para ello invitamos a reflexionar a los gobernantes y a quienes no lo son.

Pensemos todos en esto: ¿qué pasaría si por dificultades económicas hubiese de suspenderse un servicio ferroviario internacional, como por ejemplo, la línea de Madrid a Irún? ¿No es verdad que todos, Prensa, público, órganos económicos y el Gobierno mismo se alzarían en tono de protesta y que se arbitrarían todos los medios para que nuestro país no sufriese semejante quebranto en su economía y en su prestigio? Pues piénsese que una línea marítima trasatlántica es tan importante, por lo menos, como las vías férreas que conducen a las fronteras, y que si un ferrocarril, aun costando dinero hay que sostenerlo, con motivo igual hay que defender a toda costa la existencia de nuestras líneas marítimas internacionales.

Como en España es minoría la gente que se ocupa de los temas del mar, podrá parecer exagerada la tendencia que suscribo. No sólo no es exagerada, sino que es la tendencia que priva en todos los países que poseen grandes flotas civiles. Hace bastante tiempo que los servicios

trasatlánticos dejaron de ser negocios esplendidos. Francia e Italia, que sostienen flotas trasatlánticas poderosas lo hacen a base de un esfuerzo económico nacional considerable. Particularmente Italia, destina sumas cuantiosísimas a sostener e incrementar su poderío sobre las olas, invirtiendo muchísimos millones en sostener sus flotas de pasaje y carga.

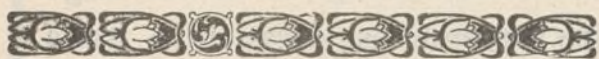
Graves razones de orden moral, y el propósito evidente de acabar controlando todas las rutas marinas, llevan a Italia a esta actitud. Y que esas grandes inversiones rinden frutos, lo prueban palpablemente casos como el presente. Todos los grandes países se aprestan a sostener sobre el mar más y mejores servicios que el resto de las naciones. Y España, entre tanto, suicidamente, a la vez que se lanza a una alegre autorización de seiscientos millones de pesetas para sus ferrocarriles, trazados sin lógica y deficientemente sorvidos, abandona a su marina hasta el punto de que sus buques trasatlánticos mejores tienen que amarrar y sus líneas más vitales que suspenderse.

No debe prosperar absurdo tamaño, que nos colocaría marítimamente en una triste situación. Y antes de que el mal no tenga remedio, damos aquí otra vez la voz de alarma, y señalamos a todos la necesidad de pedir a los Poderes Públicos una inmediata medida que evite la des-



aparición de una línea fundamental para el interés marítimo español.

De intento hemos evitado hablar del tópico tan manido del aumento del paro. Pero aumento habrá, y grande, en el castigadísimo gremio mariner, si esa supresión se lleva a cabo. Téngase también ello en cuenta. Pero considérese sobre todo el volumen de carga y pasajeros que se van a llevar las navieras extranjeras—y el volumen de prestigio nacional que nos va a ser arrebatado—si por incomprensión o por desidia de quienes lo pueden todavía evitar, se ve en la precisión de suspender su línea a Sur-América la Compañía Ibarra.



## HERMES

Mutualidad Industrial y Mercantil de Seguros contra los Accidentes del Trabajo, ha acordado someter a la Junta general de mutualistas una reducción de las cuotas de las pólizas de los asociados inscritos en 1933, en vista de la progresión ascendente en sus reservas

### HERMES

*Mutualidad solventísima*, invita a los comerciantes, industriales y patronos en general (que no sean ya mutualistas) a inscribirse como tales, tanto para el seguro obligatorio, como para el temporal, que otras Mutualidades no preveen.

### HERMES

recuerda que el seguro es obligatorio para todo dependiente, obreros portero, oficinista, mecánico, etc.

### HERMES

asegura incapacidad permanente y muerte; asegura también incapacidades temporales, disponiendo de clínica modelo y excelente dirección en su domicilio social, calle del Marqués de Valdeiglesias, número 8, Madrid. El Presidente, Rafael Salgado.

Un problema a meditar

## 600 millones de pesetas para ferrocarriles

Acordes con el Sr. Guerra del Río en que el ferrocarril es un servicio público, y acordes con todos los que sostienen la necesidad de acudir en defensa de las ferrovías nacionales, en lamentable trance económico, tenemos que señalar, sin embargo, los riesgos que entraña el autorizar una emisión de obligaciones por valor de 600 millones de pesetas vencederas a noventa y nueve años. Ha de considerarse que, por la proximidad de la reversión, esa deuda en plazo brevísimo puede ocurrir que vaya a cuenta del Estado, y es preciso meditar antes de conceder una autorización que acabe comprometiendo, más de lo que ya lo está, el Erario público.

De otra parte, una autorización en estas circunstancias puede prestarse a especulaciones sin cuento. Siendo ello no obstante inevitable, y pues tan angustiosa presentan las Compañías ferroviarias su situación, creemos que debe ser concedida la autorización solicitada, pero que debe ser el Estado, que va a acabar siendo el responsable de estos seiscientos millones, quien dirija y controle su distribución.

No negamos que el negocio ferrocarrilero sea hoy mal negocio. Pero tenemos en preparación un extenso trabajo dedicado a demostrar que una organización técnica y económica más cuidada de los servicios por vía férrea podría reducir muy considerablemente los gastos y elevar la recaudación.

Como preliminares de ese estudio, señalamos desde luego nuestra coincidencia con las Compañías respecto a personal. La jornada de ocho horas debe ser abolida para los empleados que no hacen un servicio constante, y para el resto del personal debe establecerse un tope de sueldos, por lamentable que sea, de modo que en varios años no sufra

aumento por este concepto el capítulo de gastos.

Una parte de esos millones debe ser invertida en establecer el automatismo de casi todos los servicios, y otra en la substitución de gran número de pasos a nivel. Las antieconómicas líneas a medio terminar tienen que ser acabadas inmediatamente, entre ellas las de Calatayud-Mediterráneo, la de Burgos-Madrid y la de Zamora a Galicia.

Es preciso establecer la aceleración de todos los trenes, la supresión de los inútiles trenes mixtos y la radical modificación de horarios. Para competir con el autobús basta establecer precios no mayores, velocidades superiores y horarios tales que el viajero que salga de Madrid a las ocho de la mañana para una distancia de trescientos kilómetros, pueda permanecer en su destino seis u ocho horas y regresar a la noche para dormir en su casa.

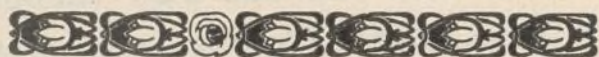
Los automotores Diessel nos parecen poco indicados en líneas cortas, donde pueden ser ventajosamente substituidos por el automotor eléctrico o el de acumuladores. En cambio, nos parece indicadísimo el automotor en largas distancias, si es posible, según experiencias de que tenemos noticias, hacerle sostener velocidades de ciento cincuenta kilómetros a la hora. De no ser esto posible, en las grandes líneas troncales hay que establecer un servicio especial de super-expresos movidos por locomotoras potentes, que alcancen marchas horarias de ciento cuarenta kilómetros. Nuestra técnica está perfectamente capacitada para resolver esos problemas.

Si esto se consigue, poca competencia podrá hacer la carretera al ferrocarril. El tren puede y debe doblar la velocidad media del automóvil de línea en trayectos cortos y superar muy notablemente la de



coche de turismo en trayectos largos.

La construcción de algunos tramos de acortamiento de distancias, podrá completar esta verdadera revitalización de nuestros ferrocarriles. Si es para eso, no seiscientos sino muchos más millones nos parecerá admirable que se destinen. Pero si se trata simplemente de hacer una distribución entre las Compañías necesitadas, para que al cabo de unos pocos años el problema siga en pie, vale más afrontarlo desde el primer momento y así al menos se habrá ahorrado un dispendio inútil.



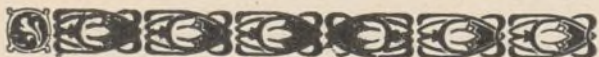
### Conferencia del Conde de Vallengano

En el Colegio de Titulares Mercantiles, pronunció días atrás una interesantísima conferencia D. Fernando Suárez de Tangil.

El tema del discurso versó sobre las actividades de «Los Previsores del Porvenir», sociedad que con tanto acierto preside el conde de Vallengano.

Puso el conferenciante de relieve, en términos elocuentes, documentados y concisos, la gran labor desarrollada en treinta años de vida por esta entidad, y la eficacia de su misión social al crear, aun en las más humildes capas sociales, intereses que son el medio de conseguir un pueblo laborioso, preocupado, cuando algo posee, de incrementarlo y defenderlo. Esto es hacer política verdaderamente conservadora, porque, como decía el Sr. Suárez de Tangil, es conservador quien tiene algo que conservar.

Fué la conferencia del Conde de Vallengano un gran éxito de concurrencia, y al final obtuvo una larga y muy merecida salva de aplausos.



### LA MUNDIAL

Sociedad Anónima de Seguros  
Capital: Dos millones de pesetas  
Plaza de Garcia Hernandez, 2

## ENTIDADES ECONOMICAS

### La Sociedad Anónima «Aguas de La Coruña»

Por muy evidente que sea la existencia de la crisis, no es menos evidente que se la exagera con harta frecuencia. Hay empresas que, en virtud de una Administración escrupulosa, obtienen, pese a la crisis, beneficios considerables. La memoria anual de «Aguas de La Coruña», lo acredita. Esta importante Empresa inteligentemente conducida, aumenta de año en año el valor de sus instalaciones, establece considerables sumas en reserva, y aún puede repartir un dividendo tan considerable como el del 11 por ciento en el último ejercicio, ya que la utilidad total obtenida en 1934 fué de pesetas 393,721.40.

El balance arroja estas cifras:

Activo: Primer establecimiento. Sifones, acueductos, presa, depósito, etc., 3.788.983; Mobiliario, 16.847; Material de reserva, pesetas 67.588; Útiles y herramientas, pesetas 712.926; Filtros 819.936; Molinos y lavaderos, 14.204; Teléfono 25.818; Depósitos auxiliares, 95.693; Concesión, 250.000; Casa almacén, 35.975; Saneamiento del Barcés, 2.225; Obligaciones del Ayuntamiento 5 por 100. 120.650; Acciones del Tran-

vía, 5.000; Caja y Bancos, 25.521; Deudores varios, 310.485; Abonados deudores por agua, 86.705; Depósito necesario 1.000; Dividendo 5 por 100 por cuenta de 1934 e impuestos. 133.744; Obligaciones 5,50 por 100 en cartera, 7.757.023. Garantías varias 229.500.

PASIVO: Capital 2.500.000; Obligaciones 5 por 100 540.000; Obligaciones 6 por 100. 364.000; Obligaciones 5 y medio por 100, 1.845.500; Amortización contabilizada, pesetas 1.334.107; Fondo de reserva, 437.835; Cupones pendientes de pago, 55.824; Obligaciones pendientes de pago. 29.500; Acreedores. 228.303; Remanente de utilidades en 1933, 18.378; Pérdidas y Ganancias, pesetas 403.594; Garantías varias, 229.500.

Para quienes están acostumbrados a oír hablar de crisis, de dividendos negativos, de constantes desastres financieros, resultará asombroso este resultado y el dividendo de 11% libre de cargas. Sin embargo, no hay prodigio. En «Aguas de La Coruña» una gerencia inteligente y una depurada Administración han hecho el milagro. Dirigir y administrar. Ese es el ejemplo a seguir.



### Nuevos gobernadores

Don Alejandro Fernández Araoz lo ha sido designado del Banco de España.

El Sr. Valero Hervás ha substituido al Sr. Daniel Ríu en la gobernación del Banco Exterior. Esperamos del Sr. Valero Hervás una labor más fructífera que la desplegada hasta ahora por este Banco, que se fundó con grandes proyectos y no sabemos que haya desarrollado ninguno.

Ayuntamiento de Madrid

### “Obras”, S. A.

Avenida Eduardo Dato, 18  
Teléfono 21736

#### GARANTIZA AL PROPIETARIO

la conservación esmerada de sus fincas, con el correspondiente incremento de su valor,

Pida presupuestos y referencias al Director comercial de

### “Obras”, S. A.



## La Compañía de Navegación Ibarra y la necesidad de apoyar las líneas marítimas españolas

## La Mutua Valenciana

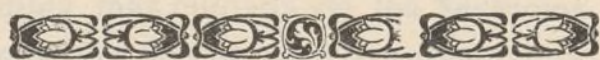
Va a hacer ahora tres años que se armó no poco revuelo con ocasión de las modificaciones que en los servicios trasatlánticos españoles se proponía introducir el ex Ministro de Marina Sr. Giral. Hablóse entonces mucho de la Compañía Ibarra y de los servicios que presta. Y he aquí que ahora se pone sobre el tapete una cuestión no menos ardua, al anunciarse la posible supresión de la línea Mediterráneo Brasil-Plata, que hoy sirve dicha compañía.

Voces alarmadas de las fuerzas vivas levantinas han acudido al Gobierno en demanda de que la supresión del servicio no se lleve a efecto. Pero es ante todo la Prensa la que debe clamar para que este nuevo quebranto del pabellón marítimo español no sea posible.

El Gobierno debe arbitrar recursos para que el proyecto se quede en proyecto, y no plasme en una realidad desoladora. Precisamente la Compañía Ibarra, con sus líneas rápidas de motonaves y sus servicios económicos de pasajeros, sin pretensiones suntuarias ni superfluidades ornamentales, es una de las pocas Compañías navieras españolas que honran nuestra exigua red de transportes oceánicos. La Compañía Ibarra, es justo reconocerlo, en años prolongados de vida, ha acertado a unir las dos condiciones esenciales de las líneas de navegación: economía y eficiencia. Sin embargo, nunca el Estado le ha dispensado, por cierto, ningún trato de favor. Más bien al contrario. Mientras se atendía con esplendidez a líneas de lujo, de escasa eficiencia comercial y que no podían competir con otras compañías extranjeras mejor dotadas y más veloces, la Empresa Ibarra llevaba sus buques a través del Atlántico sin ninguna protección oficial desplegando un

excelente servicio de pasajeros, que sin pujos de aparatosidades discutiblemente prácticas, era el más económico y el más cómodo que se podía encontrar en buques españoles, y que puede, en su género, competir absolutamente con cualquier compañía corriente extranjera.

Más que a crear grandes líneas improductivas, tiene el Estado la misión de procurar que se sostengan y mejoren las líneas nacionales que en su clase mantienen dignamente el decoro del pabellón nava de España. Por ello es deber que la conveniencia de ricas regiones peninsulares reclama, el que se haga todo lo mucho que el Poder Público puede, para que la línea en proyecto de suspensión siga marchando. Un pequeño sacrificio económico más no empobrecerá al país, y se le devolverá centuplicado, en las fuentes de vida y riqueza comercial y de prestigio moral, que representa el sostener líneas marítimas que, con o ésta servida por la Compañía Ibarra, al Brasil y la Argentina, compiten dignamente con las extranjeras y sostienen en alto el signo de nuestra potencialidad marítima, hoy, por incuria del Estado, harto más decaída de lo que fuera de creer y de desear.



VISITE VD. EL CENTRO DE EXPOSICION E INFORMACION PERMANENTE DE LA CONSTRUCCION, donde puede ver los proyectos de reforma interior de Madrid.

CARRERA SAN JERONIMO, 35

MADRID

Ayuntamiento de Madrid

Veinticuatro años lleva de vida esta entidad levantina de seguros mutuos de accidentes y previsión social. Inició sus actividades esta Mutua con sólo veinte asociados, habiendo crecido durante los años transcurridos en una proporción de diez mil por ciento el total de mutualistas.

La Dirección Gerencia de la entidad esta confiada a D. Antonio Reina López. Figuras de alto prestigio en la economía valenciana componen su Consejo de Administración.

En el último ejercicio económico obtuvo una recaudación de un millón de pesetas en números redondos. Los accidentes asistidos pasan de cinco mil.

La Mutua Valenciana es, en la especialidad a que consagra sus actividades, una entidad que goza en toda España de merecido prestigio y que en Valencia se lleva entre las similares la palma de la eficacia, de la seriedad y de la buena administración.



### Cerrando fábricas

La Azucarera Española continúa su plan de cierre de fábricas, y parece que va a cerrar la de Casetas.

Por si se ignora, advertimos que esta decisión de la Azucarera representará la ruina casi total de aquel populoso arrabal zaragozano.

### Azufres

El coloidal, ventilado y precipitado, han quedado exceptuados de la prohibición importativa que pesaba sobre ellos.



# L. A. P. E.

## Líneas Aereas Postales Españolas

Próxima inauguración de la

### Línea Aerea Comercial Madrid=París

Servicio realizado en cuatro horas por magníficos bimotores «Douglas», con cabina para catorce pasajeros, «buffet», tocador, dispositivos de pilotaje automático, etc.



Precio del pasaje: 450 pesetas



Informes: "Lape".-Plaza de la Lealtad, 4.-Madrid  
Ayuntamiento de Madrid



## Las grandes industrias españolas

# Una visita a los Talleres Iglesias, de Fundición y construcciones mecánicas

Madrid, centro de la mayoría de las actividades nacionales, no es, en cambio, el centro industrial de la Península. Sin embargo, todos los técnicos saben que nuestra Capital cuenta con algunas instalaciones industriales de primer orden. Pocas son, pero entre ellas las hay tan importantes como estos grandes Talleres Iglesias, los primeros de Madrid en su ramo, y unos de los más importantes de España.

Están los Talleres Iglesias en lo que puede llamarse zona industrial de Madrid, al Sur de la línea de circunvalación. Aparte de los patios, talleres auxiliares, depósitos, etc., la fábrica comprende tres extensas naves paralelas de noventa metros de longitud. Se fundaron estos talleres a principios de siglo, pero ha un par de años, en plena crisis comercial y sobre todo metalúrgica, todo el utillaje de los talleres fué renovado, substituyéndose las instalaciones antiguas por máquinas modernísimas de enorme potencia, capaces de realizar las distintas operaciones a que las piezas de fundición son sometidas, en el mínimo tiempo y con la perfección máxima.

Trescientos obreros trabajan en estos inmensos locales de Talleres Iglesias. Alcanza cada día la fábrica una producción total que oscila entre doce y catorce toneladas de hierro fundido.

Don Juan Iglesias, Director técnico y animador financiero a la vez de esta gran instalación industrial nos va dando los datos anteriores, a la vez que recorremos los diversos departamentos de la fundición. Don Juan Iglesias, hombre enérgico y joven, es uno de esos hombres de industria que dirigen por sí mismo todos los trabajos. El va constantemente

de una a otra nave revisándolo todo, dando órdenes, vigilando el empuje colosal de su fábrica.

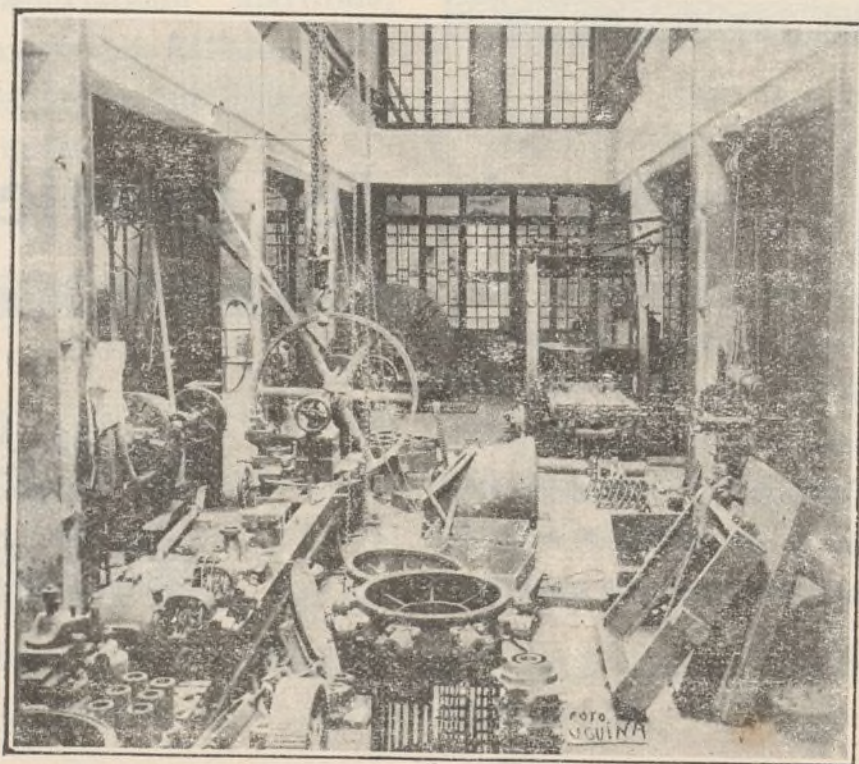
Por él conocemos algunos de los trabajos últimamente ejecutados por Talleres Iglesias. No se puede dar aquí una relación que sería inacabable. Señalaremos solo alguna de las obras construidas en la parte metalúrgica por Talleres Iglesias durante sus treinta años de producción: Puente de Maria Cristina, en San Sebastián, totalmente realizado por esta Casa; Matadero nuevo de Madrid, todo el hierro fundido; el nuevo Mercado de Olavide, columnas y otra metalisteria de la Plaza de Toros nueva, Canales del Lozoya

Ferrocarriles, Tranvías... Puede afirmarse que no hay rincón de España donde no haya llegado metal procedente de la fundición Iglesias. Durante la gran guerra, esta Empresa cooperó con otras a la construcción de piezas para maquinaria marítima.

Precisamente ahora en el taller de

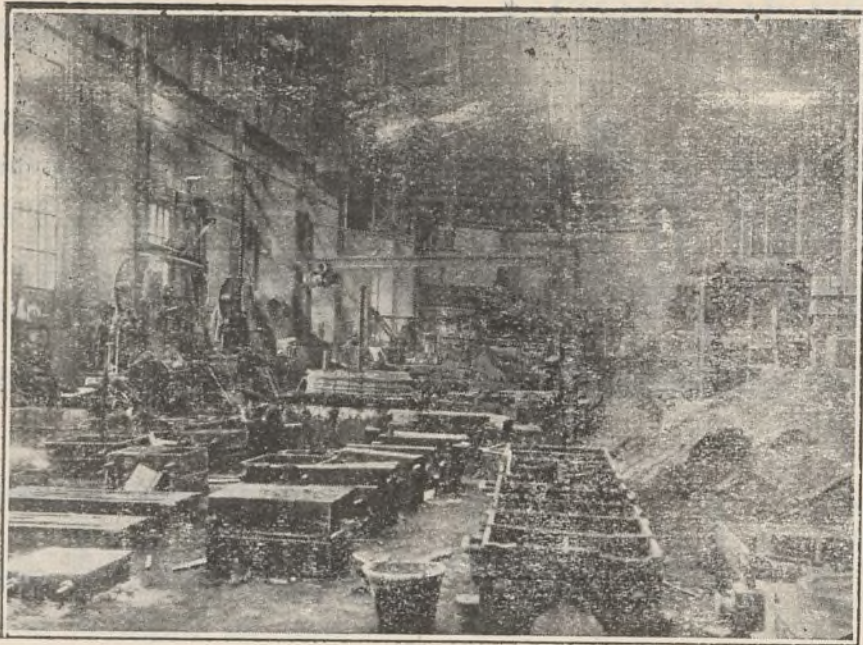
ajuste, donde son recibidas las piezas para terminarlas y mecanizarlas en una inmensa sala llena de estruendo de máquinas y del ardor de los grandes chorros de metal en fusión, están terminándose unas piezas metálicas para los submarinos de la escuadra nacional. Hay en este taller tornos, fresadoras, taladros, tornos revolver, que permiten la actuación simultánea de todas las herramientas sobre la pieza de fundición, limadoras, cepilladoras, y cuantas máquinas de todas clases ha creado para esta parte del trabajo de fundición la moderna industria. Son notables los potentísimos martillos de forja y los accionados por aire comprimido.

El servicio de transporte de piezas está servido por grúas eléctricas, algunas de las cuales poseen una potencia de elevación de hasta veinte toneladas. Todo en estos talleres da la impresión de lo formidable. Los hornos o cubilotes—cuatro para hierro y uno para bronce—son enormes, y alguno alcanza la capacidad



Talleres Iglesias, S. A. — Vista del taller mecánico





**Talleres Iglesias, S. A. — Una vista parcial del taller de moldeado con las grandes grúas eléctricas al fondo**

de ocho toneladas por hora de fusión. Las máquinas de moldear son gigantescas. Una de ellas pesa 10000 kilos. Están accionadas por aire comprimido y pueden moldear piezas de 1,80 metros.

La instalación mecánica destinada a la preparación de las arenas es algo notable por su perfección y por sus grandes dimensiones. Todo está previsto para su funcionamiento automático: los materiales son automáticamente transportados a las tolvas colocadas sobre las máquinas, y un solo movimiento de la palanca que efectúe el operario hace caer las arenas en los moldes. Seguidamente, el material moldeado es conducido por un tren de rodillos al departamento de fusión y desmoldeo desde donde la maquinaria elevadora vuelve a llevar el material a las grandes tolvas.

Este departamento es una de las cosas más notables de la fábrica,

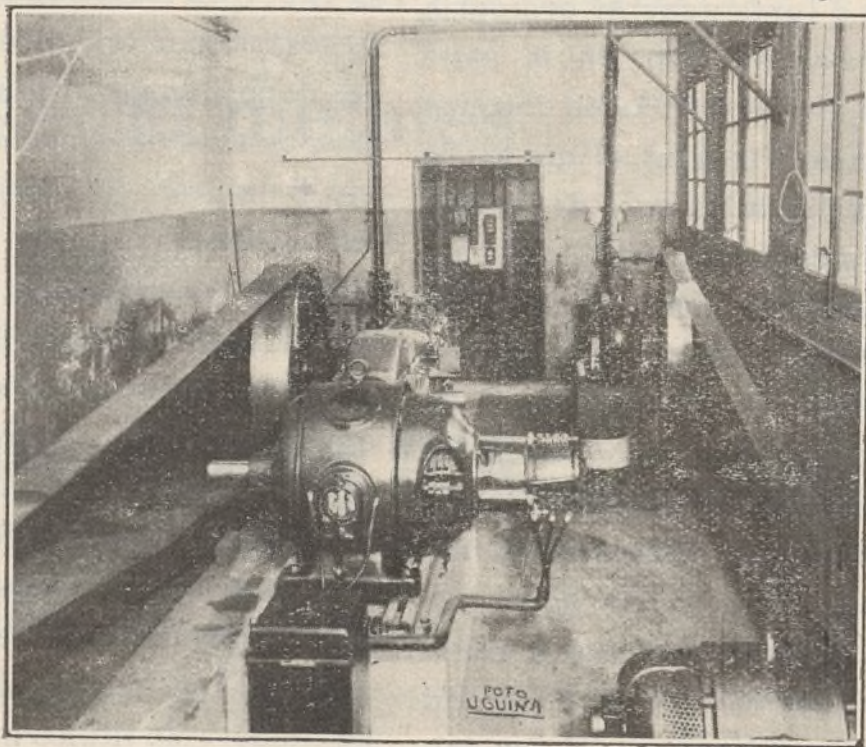
Recorremos el taller de modelos, el secadero, el taller de macheros, los almacenes, etc. Nos llama la atención la cámara acorazada del taller de limpieza, que se efectúa por aire comprimido, y terminamos nuestra visita en la sala de motores que es como el corazón de este formidable mecanismo fabril. Aquí hay grandes transformadores y tres compresores de aire comprimido, con una fuerza notable, que llega en el más potente a ochenta caballos.

==

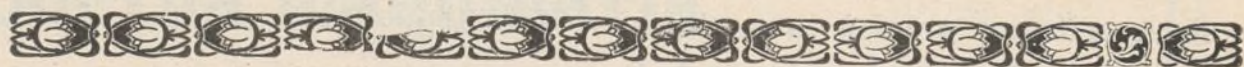
De la sala de máquinas vamos a las oficinas, donde trabajan numerosos empleados. La visita ha sido un verdadero viaje de dos horas, lo que da idea de la magnitud de esta fundición madrileña. Las cifras de operarios y de material fundido por día cifras que damos al principio de la información, son aún más elocuen-

tes y demuestran la enorme importancia de estos Talleres Iglesias, que dirige con talento y con entusiasmo este gran técnico que es don Juan Iglesias.

Salimos a la calle. El profano sale de aquí con una sensación de grandiosidad insuperable. El técnico sale convencido de dos hechos igualmente importantes: primero, que en Madrid no existen unos talleres de fundición comparables a los Talleres Iglesias. Segundo: que en el resto de España y en el Extranjero puede haber acaso talleres de esta especialidad que iguallen en extensión, a los Talleres Iglesias, pero de ningún modo que los superen en perfeccionamiento técnico, en modernidad del instrumental mecánico, en atención completa y con todos los detalles, de los distintos servicios. Los Talleres Iglesias son—lo podemos afirmar porque los hemos visto los talleres de fundición más completos de España.



**Aspecto parcial de la sala de máquinas**



**Tip. Los Teatros**

**Carrera San**

**Francisco, 9**

Ayuntamiento de Madrid

Industriales, comerciantes, financieros:

Leed

**Hojas Técnicas**

de la Industria, el Comercio y las Finanzas

**30 cts.**



## Unión Electrica Madrileña

Por acuerdo del Consejo de Administración de esta Compañía, se convoca a Junta General ordinaria de señores accionistas, para el día 27 de abril, a las doce de la mañana, en el domicilio social, Avenida del Conde de Peñalver, 23. bajo el orden del día siguiente:

1.º Memoria. balance y cuenta de ganancias y pérdidas correspondiente al ejercicio de 1934, y su aprobación, si procede.

2.º Distribución de beneficios.

3.º Renovación del Consejo.

Se recuerda a los señores accionistas lo prescrito en los artículos 17 y 43, de los Estatutos.

Madrid, 8 de abril de 1935.—El secretario del Consejo de Administración, José María de Urquijo.

### Compañía anónima «Mengemor»

El Consejo de Administración de la Compañía Anónima «Mengemor» ha acordado, en uso de las facultades que le conceden los estatutos, convocar a Junta general ordinaria de señores accionistas, en la calle de Alcalá, número 47 (salón de actos del Banco de Vizcaya), el día 13 de abril próximo, a las once de la mañana, para deliberar sobre la Memoria y balance del ejercicio de 1934.

Acogiéndose a lo preceptuado en el último párrafo del artículo 45 de los Estatutos, y con sujeción al 168 del Código de Comercio, se celebrará a continuación Junta general extraordinaria para tomar acuerdos:

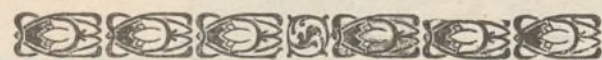
a) Sobre la absorción por la Compañía del negocio de la Sociedad Canalización y Fuerzas del Guadalquivir, estableciendo, sin limitación las condiciones en que haya de llevarse a cabo la operación, incluso las que hagan precisa la modificación de los Estatutos, sea o no de la clase a que se refiere el apartado siguiente.

b) Sobre modificación de los Estatutos, especialmente en lo que afecta a la ampliación del capital, emisión de acciones, de cédulas, de bonos de distintas clases, series y de rachos, representen o no capital.

Todos los accionistas de las Compañía, cuyas acciones tomen parte en la Junta, percibirán una indemnización de reembolso de gastos de movilización de títulos de asistencia a la reunión, a razón de una peseta por acción.

Para tener derecho de asistencia a la Junta y a esta indemnización es necesario que los señores accionistas depositen sus títulos o resguardos, de acuerdo con el artículo 35 de sus Estatutos con veinticuatro horas de antelación, por lo menos, a la fijada para la Junta, en las cajas de la Compañía; en el Banco de Vizcaya, en Bilbao y sus sucursales, o en las sucursales del Banco Español de Crédito, de Sevilla, Córdoba, Linares, Andújar y Ubeda, y también que asistan personalmente o por representación a la Junta mencionada. Los accionistas que posean un número de títulos menor de diez podrán agruparse.

Madrid, 22 de marzo de 1935.—El presidente, Carlos Mendoza y Sáez de Argandoña.



### Banco de Credito Local de España

Prado, 4

Madrid

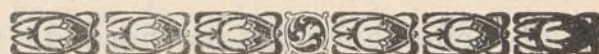
Ayuntamiento de Madrid

### El directo a Valencia

Ha sido otra vez resucitado este asunto importantísimo para la economía madrileña, y sentimos manifestar nuestro pesimismo en lo que respecta al apoyo que le presten los elementos oficiales.

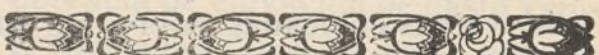
### Cupo de importación de angulas

La cifra global para la importación de angulas cocidas tarifadas por la partida 1.331 del Arancel, sobre la base que ha de regir para todo 1935 es de 26.800 kilos.



### Ciudad fin de Semana

Venta de solares mediante cuotas mensuales reducidísimas. Por dar comienzo a la venta de nuevas zonas, la cuota de entrada queda rebajada en estos primeros días a la mitad. Oficinas: San Bernardo, 15. De 4 a 9.



### Hudson y Autoplano

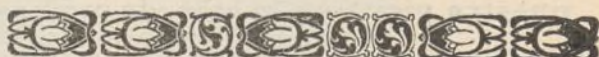
#### Especiales

Si le interesa adquirir un  
Cabriolet convertible de 2 o 4 plazas  
o un  
Coupé cerrado de 2 asientos (con spider)

Vea los modelos especiales de Hudson-Autoplano, que se venderán a precios excepcionales, como propaganda deportiva y primaveral.

OSCAR LEBLANC

Francisco Giner, 39



Tarifa de publicidad en este periódico:

2,50 pesetas la línea



# Talleres Iglesias, S. A.

Ciudad Real, 36.-Madrid

Teléfono 70955

Fundiciones y construcciones mecánicas.

Acero, hierro maleable, hierro colado y  
toda clase de metales.

Fundición diaria fija

Estos talleres cuentan con la más potente  
y moderna maquinaria.

Producción diaria: 12.000 a 14.000 kilos



# Guia del Rentista

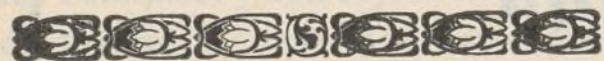
## Noticias y Convocatorias

### Saltos del Alberche

Por acuerdo del Consejo de Administración de esta Compañía, y con arreglo a lo dispuesto en el artículo 13 de los Estatutos, se convoca a Junta general ordinaria de señores accionistas, para el día 26 de abril, a las doce horas, en el domicilio social, plaza de la Lealtad, número 3, para renovación del Consejo y aprobación, si procede, de la Memoria, Balance y Cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 1934.

Las señores accionistas que deseen asistir deberán depositar sus acciones antes del día 24 de abril, en la Caja social, o en uno de los Bancos siguientes: Banco Urquijo, Banco de Aragón, o Banco Hispano Americano.

Madrid 15 de abril de 1935.—Por el Consejo de Administración, ANTONIO S. PERALBA.



### Aumentan las ventas de Minas del Rif

Se aprecia un considerable aumento en las transacciones de venta efectuadas por el mineral procedente de Minas del Rif.

### Cámara de Comercio Mejicana

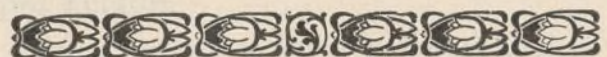
Por iniciativa del Sr. Pérez Treviño se ha constituido en Madrid una Cámara mejicana de Comercio, que aspira a intensificar las relaciones económicas peninsulares con Méjico.

Felicitemos por su iniciativa al Sr. Embajador.

### El asunto del Crédito Balear

Parece que van por muy buen camino las gestiones relativas a un apoyo conjunto de la Banca privada al Crédito Balear, en situación difícil.

Es muy interesante esta nueva modalidad de la economía bancaria, que parece tender a impedir la quiebra de los Bancos que por su mala administración o su mala fortuna en los negocios están a punto de declararse en suspensión de pagos.



### Sociedad Madrileña de Tranvías

En el sorteo celebrado el día 1.º del actual, ante el Notario de esta capital D. Hipólito González Reboilar, han resultado amortizadas las 511 obligaciones 1.ª serie, al 6%, de 500 pesetas nominales, emisión 31 de Marzo de 1923, que se detallan a continuación.

Números 81 a 90, 411 a 420, 611 a 620, 801 a 810, 911 a 920, 931 a 940, 951 a 960, 961 a 970, 2.011 a 2.020, 2.411 a 2.420, 3.331 a 3.340, 3.601 a 3.610, 4.071 a 4.080, 4.601 a 4.610, 4.731 a 4.740, 4.851 a 4.860, 4.970, 5.171 a 5.180, 5.401 a 5.410, 6.091 a 6.100, 6.101 a 6.110, 6.131 a 6.140, 6.281 a 6.290, 6.551 a 6.560, 6.561 a 6.570, 6.581 a 6.590, 6.931 a 6.940, 7.451 a 7.460, 7.671 a 7.680, 7.811 a 7.820, 7.931 a 7.940, 8.051 a 8.060, 8.411 a 8.420, 8.421 a 8.430, 8.871 a 8.880, 8.891 a 8.900, 9.211 a 9.220, 9.321 a 9.330, 9.691 a 9.700, 9.951 a 9.960, 10.851 a 10.860, 12.511 a 12.520, 12.571 a 12.580, 15.291 a 15.300, 15.341

a 15.350, 16.361 a 16.370, 17.481 a 17.490, 17.651 a 17.660, 17.771 a 17.780, 23.911 a 23.920, 25.681 a 25.690, 25.931 a 25.940.

Dichos títulos serán presentados para su reembolso con el cupón 25 y siguientes unidos, desde 1.º de Abril próximo, en los Bancos: Urquijo, Bilbao y Español de Crédito, de esta capital, y Urquijo Catalán de Barcelona, los que serán abonados con deducción de los impuestos correspondientes.

Se pone también en conocimiento de los señores obligacionistas, que el pago del cupón número 24 de las precitadas obligaciones se efectuará a partir de igual fecha por los Bancos indicados, libre de impuestos.

### La Calera Montero S. A.

CAÑIZARES, 10.—MADRID  
Servicio rápido y económico a domicilio de toda clase de carbones.



Leed

### Las Clases Medias

15 cts. en kioscos

## CALZADOS

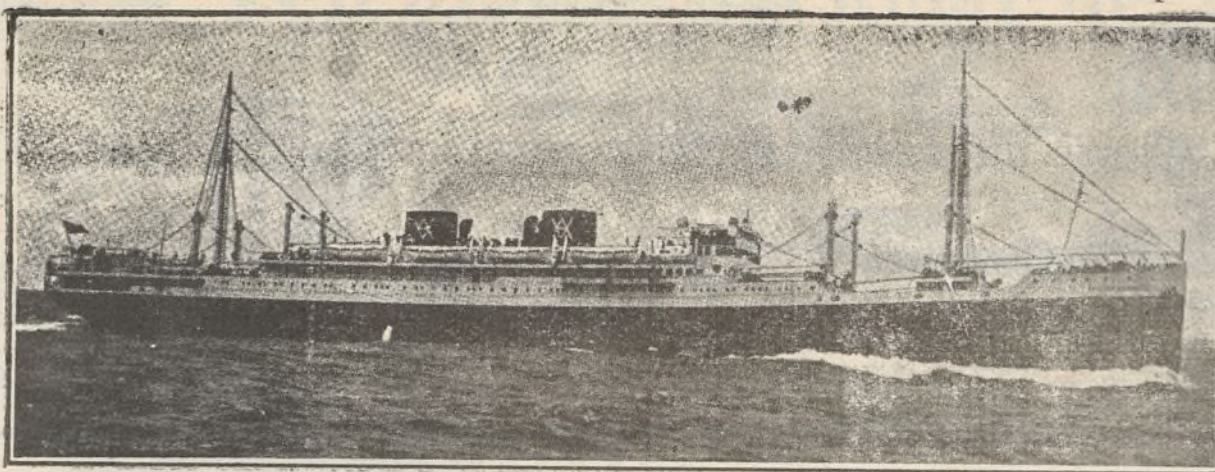


PARA SEÑORAS •  
PARA CABALLEROS •  
SON LOS MAS COMODOS  
LOS MAS BARATOS, Y  
MEJORES QUE HABRA USADO EN SU VIDA •

VENTA DIRECTA DEL FABRICANTE AL CONSUMIDOR •

LIMPIEZA GRATUITA  
PI MARGALL, 17





*La motonave «Cabo San Agustín», destinada al servicio de la línea Mediterráneo-Brasil-Plata. Desplaza 18.000 toneladas y sostiene una velocidad de 17 nudos.*

## YBARRA Y C.<sup>a</sup>, S. EN C.

NAVIEROS. - SEVILLA



Servicios regulares de cabotaje entre Bilbao y Marsella y puertos intermedios.

**Línea Mediterráneo-Brasil-Plata**

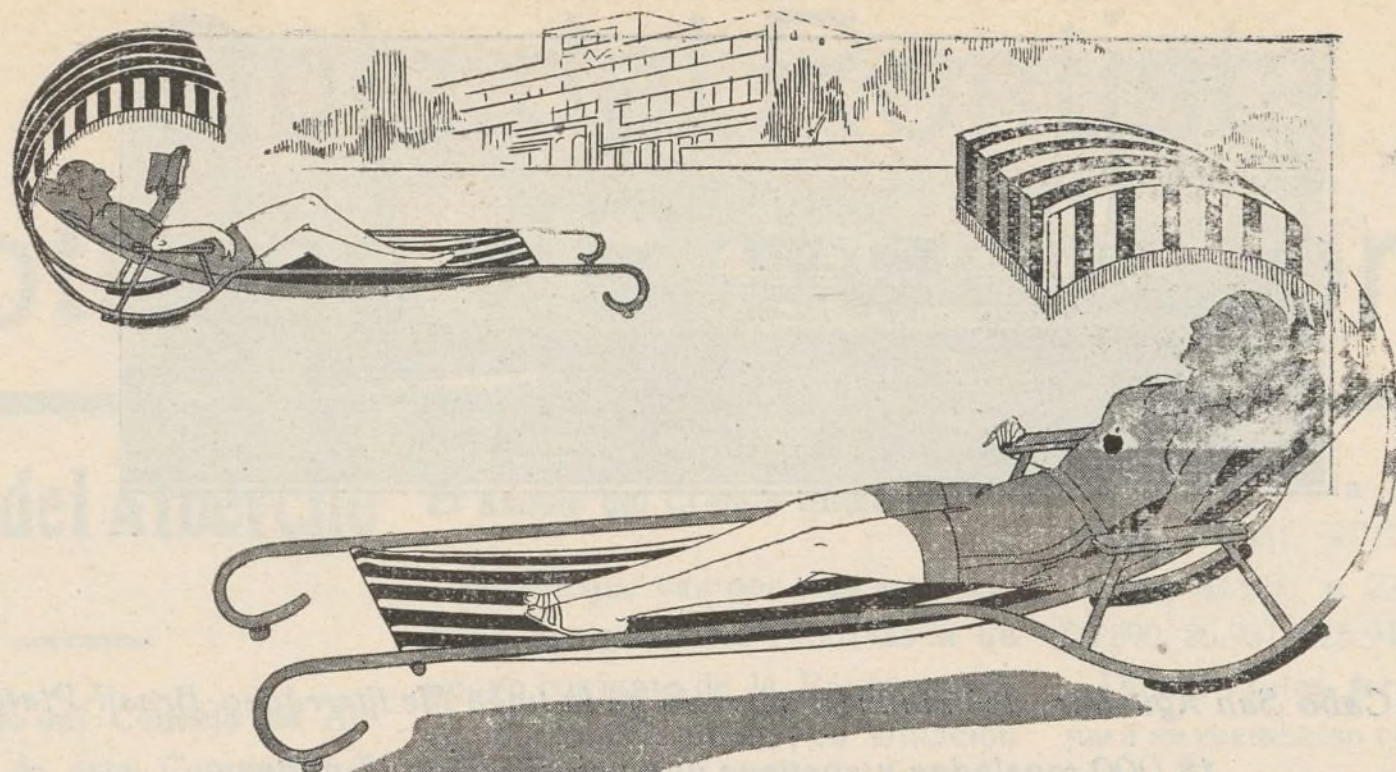
Salidas regulares cada 21 días para Santos-Montevideo y Buenos Aires, por los grandes moto-trasatlánticos correos españoles Cabo San Antonio, Cabo San Agustín, Cabo Santo Tomé. Acomodaciones para pasajeros de primera clase. Buques especializados en el transporte moderno de pasajeros de tercera, exclusivamente en camarotes.

Seguridad, rapidez, economía, confort, esmerado trato, comida excelente.

INFORMES: En Sevilla, oficinas de la Dirección. — Menéndez Pelayo, 2. — Telegramas «Ibarra». — En Madrid, Viajes Carco, Barquillo, 12. — Telegramas «Carco». — En Barcelona, Sres. Hijos de R. Bosch, S. en C. — Vía Layetana, 7. — Telegramas «Romulobosc». — En Cádiz, D. Juan José Ravina. — Beato Diego de Cádiz, 12. — Telegramas «Ravina».

Agencias en todos los puertos.  
Ayuntamiento de Madrid





GALLO

HAMACA DE TUBO CON TOLDO

VISITAD NUESTRA EXPOSICION

LA REPSICON

**E. A. S. A. MADRID: SANTISIMA TRINIDAD, 6** **33181**  
**CENTRAL MADRID: TELEFONO**  
**CURSAL SEVILLA: FERIA, 185** **TEL 24504**  
**EN**

### IMPORTANTES OBRAS DE VITICULTURA Y ENOLOGÍA

**Viticultura**, por P. PACOTTET (2.<sup>a</sup> edición). Un tomo en octavo, de 648 páginas, y 217 grabados en el texto. . . Tela, 17,50 pesetas.

**Vinificación**, por P. PACOTTET (2.<sup>a</sup> edición). Un tomo en octavo mayor, de 474 páginas, ilustrado con 114 grabados en el texto. Tela, 16,50 pesetas.

**Material vitícola**, por R. BRUNET. Un tomo en octavo, de 406 páginas y 257 grabados. Rústica, 13 ptas. Tela, 15,50 ptas.

**Material vinícola**, por R. BRUNET. Un tomo en octavo mayor, de 581 páginas, ilustrado con 282 grabados. Rústica, 14 ptas. Tela, 16,50 ptas.

**Vinos de Champaña y Vinos espumosos**, por PACOTTET y GUITTONNEAU. Un tomo en octavo mayor, de 480 páginas y 135 grabados intercalados en el texto. Rústica, 13 ptas. Tela, 15,50.

**La uva de mesa de Almería**, por F. DE RUEDA FERRER. Un tomo en octavo mayor, de 276 páginas, esmeradamente impreso, ilustrado con 178 grabados intercalados en el texto. Rústica, 13 ptas.

**Enfermedades de los Vinos**, por R. BRUNET. Un tomo en octavo, de 156 páginas, ilustrado con 38 grabados en el texto. Rústica, 9 ptas.

**Aguardientes y Vinagres**, por PACOTTET. Un tomo en octavo mayor, de 536 páginas y 113 grabados. Rústica, 14 ptas. Tela, 16,50.

Solicítese el Catálogo general de Ciencias, Historia, Arte, Literatura, Agricultura, etc., a la Casa

**SALVAT EDITORES, S. A. 41 - Calle Mallorca - 49 : BARCELONA**



## Compañía Telefónica Nacional de España

Capital desembolsado: 600 millones de pesetas

Domicilio social: Avenida Pi y Margall, 2 - Madrid

### Palace Hotel

Plaza de las Cortes, 6

*Es el Hotel preferido por los hombres  
de negocios*

### Sociedad Española de Construcción Naval



Oficinas en Madrid: Sagasta, 25

### Compañía Trasatlán- tica Española

Agencia en Madrid

Alcalá, 43

*En largos años de servicios marítimos, ha  
acreditado regularidad y confort en los buques*

### Compañía Transmediterránea

*Servicios de Valencia a Barcelona, Barcelona  
a Palma, Canarias, y todos los puertos  
del Mediterráneo*

Castellana, 14-Madrid

## Unión Eléctrica Madrileña

Avenida del Conde Peñalver, 23 :: Madrid

**Capital: 80 millones de pesetas**



# LA MUNDIAL

Sociedad anónima de Seguros

Domicilio:

Plaza de García Hernández, 2 : - : Madrid

Capital social:

4.000.000 de pesetas suscripto

2.020.000 pesetas desembolsado

Autorizada por R. O. de 8 de Julio de 1909, 22 de Mayo de 1918  
y 6 de Julio de 1927

Efectuados los depósitos necesarios.

Cooperativas sistema Tontu. Supervivencia y Contraseguro de cuotas.

Seguros de Incendios. Seguros de Accidentes ferroviarios.

Autorizado por la Inspección Mercantil y de Seguros en 11 de Octubre de 1928.

