

21-6

# HOJAS TECNICAS

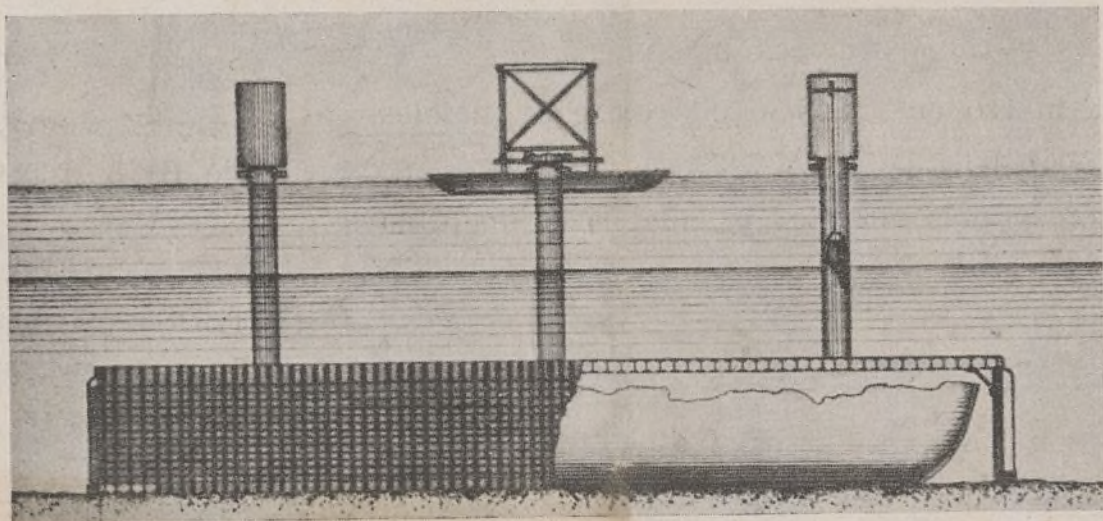
DE LA INDUSTRIA, EL COMERCIO Y LAS FINANZAS

Ediciones PRENSA ARTISTICA

Apartado 12.113.—MADRID



## Empresas españolas



### *INTENTO DE EXTRACCION DE LOS TESOROS DE LOS GALEONES DE VIGO*

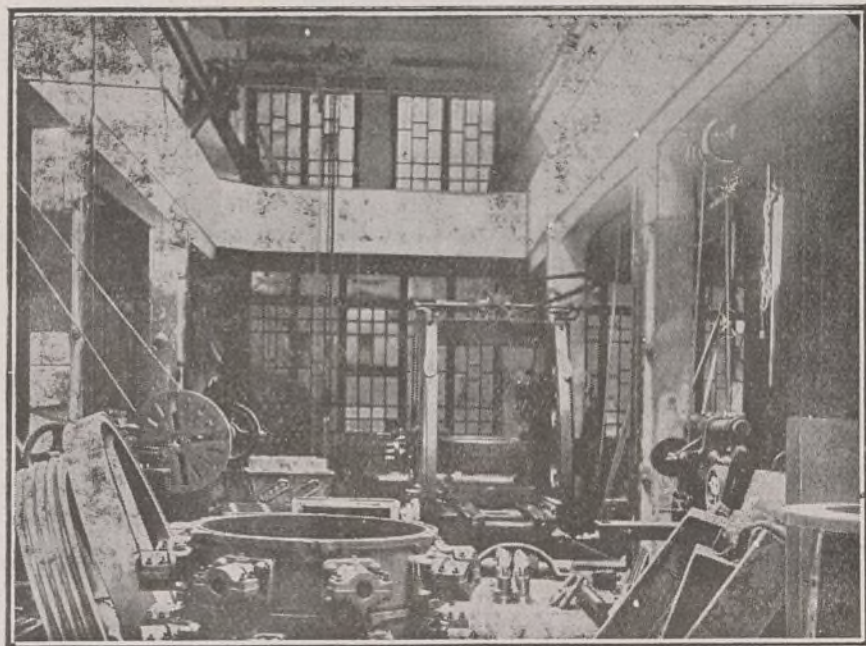
Esquema del mecanismo proyectado por el ingeniero español Manuel Moxó para extraer los tesoros de los galeones hundidos en la rada de San Simón de la Bahía de Vigo. La comunicación entre el interior del mecanismo, convertido en taller submarino, y las instalaciones marineras del exterior, se efectúa por seis chimeneas de 1,10 metros de longitud, provistos de montacargas para el descenso de operarios y extracción de materiales.

(Véase información en las páginas interiores.)

JUAN G. DE LUACES  
Director

Año II — Número 11  
Mayo 1936





## Talleres Iglesias, S. A.

Ciudad Real, 36.

MADRID

Teléfono 70955

Fundiciones y construcciones mecánicas.

Acero, hierro maleable, hierro co lado y toda clase de metales.

FUNDICION DIARIA FIJA

Estos talleres cuentan con la más potente y moderna maquinaria.

*Producción diaria: 12.000 a 14.000 kilos.*

### Tarifa de esta publicación

#### ANUNCIOS

*Comerciales, dos pesetas la línea.*

*Financieros, tres pesetas idem id.*

SUSCRIPCIONES: Serie A). *Con derecho para las Empresas mercantiles a publicar un anuncio en cada número durante el tiempo de suscripción, y para los particulares y Corporaciones un comunicado o gacetilla, idem id.*

*Año, 150 pesetas.*

*Semestre, 75 pesetas.*

*Trimestre, 40 pesetas.*

*Mes, 15 pesetas.*

Serie B). *Comprendido el espacio de la publicación y de los suplementos, folletos o volúmenes de nuestra Biblioteca que aparezcan durante el tiempo de la suscripción.*

*Año, 35 pesetas.*

*Semestre, 20 pesetas.*

Suscripción combinada de la serie B) a tres de nuestras publicaciones:

*Año, 100 pesetas.*

*Trimestre, 25 pesetas.*

*Semestre, 50 pesetas.*

## La Mundial

SOCIEDAD ANONIMA DE SEGUROS

Domicilio: Plaza de García Hernández, 2. Madrid.

CAPITAL SOCIAL:

4.000.000 de pesetas suscrito.

2.020.000 — desembolsado.

Autorizada por reales órdenes de 8 de julio de 1909, 22 de mayo de 1918 y 6 julio de 1927.

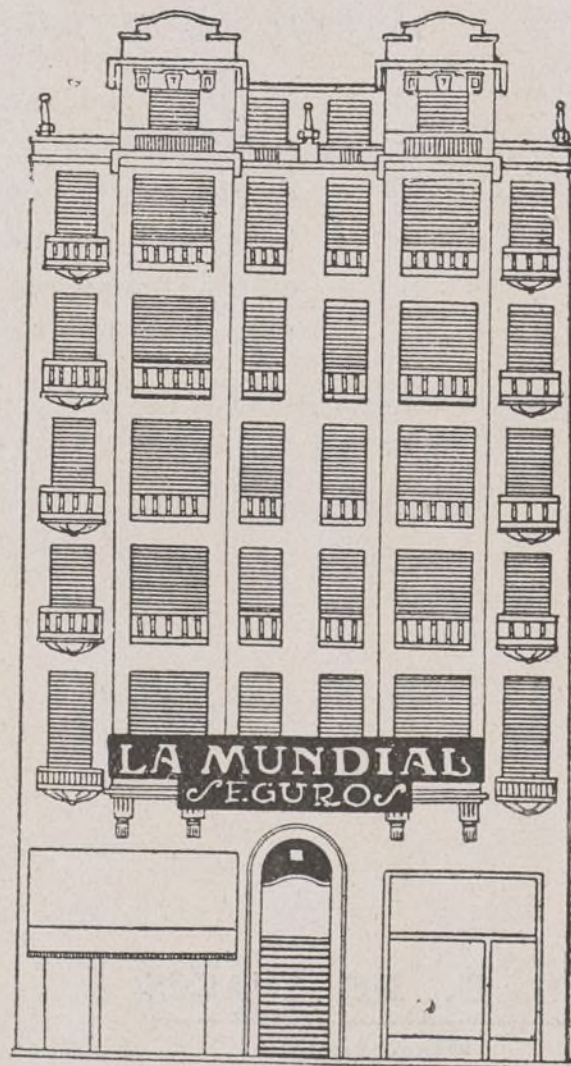
EFFECTUADOS LOS DEPOSITOS NECESARIOS

Seguros de Vida (con y sin reconocimiento médico).

Seguros de Incendio.

Seguros de Ganados: Robo, Hurto, Extravío y Vida del Ganado.  
Seguros de Robo en general (comercios, almacenes, habitaciones particulares, bancos y expoliación de cobradores).

APROBADO POR LA INSPECCION GENERAL DE SEGUROS Y AHORROS





# Nuevo procedimiento técnico para trabajos submarinos, que se aplicará en la extracción de las riquezas de los galeones de Vigo

Son los hombres de técnica y estudio, las gentes procedentes de la entendida y trabajadora clase media española, quienes más timbres gloriosos vienen aportando a nuestro progreso. Hombre de clase media fué Peral, hombre de clase media el gran Torres Quevedo, y hombre de clase media es el que se apresta a realizar, en beneficio de España la Empresa más titánica que ha conocido el siglo: Manuel Moxó, el ingeniero que dentro de breves días habrá acometido ya directamente la tarea de arrancar a las aguas del mar gallego el tesoro incalculable que se hundió, el 23 de octubre de 1702, con los veinte galeones españoles que, desde las colonias de América traían a la Madre Patria las rentas ultramarinas de tres años.

Parece una empresa de ensueño, digna de la pluma de un Julio Verne. Sin embargo, es, ciñéndonos a las realidades, un negocio industrial, que va a desarrollarse por métodos nuevos que no se supieron encontrar hasta ahora.

Hay un hecho indudable: los galeones que se hundieron cargados de piezas de plata y oro. Trece buques españoles fueron hundidos. Decir con exactitud cuanto vale el tesoro que contienen, es imposible. Los cálculos se desarrollan sobre hipótesis basadas en la cifra de piezas de a ocho que portaban los galeones, y en su paridad monetaria con el precio actual del metal plata y oro.

Ibérti, en sus estudios, nada fantásticos por cierto, ha llegado a deducir que el tesoro sumergido alcanza un valor oscilante entre los novecientos ochenta y mil millones de pesetas. El total de piezas de a ocho que se hundieron con nuestros barcos rebasa, por los cálculos históricos más rigurosos, la cifra de treinta y cuatro millones. Si esas piezas de a ocho eran de doblón de oro —ocho escudos, o sean al cambio de hoy, ochenta y cinco pesetas— el tesoro se eleva a la cifra astronómica de dos mil ochocientos noventa millones de pesetas!

Manuel Moxó ha partido de otros cálculos. Se atiene a los mínimos, y supone que los treinta y cuatro

millones de piezas de a ocho sumergidas, solo eran de plata, con un valor de 5,50 la pieza. Total: 187 millones de pesetas que, como mínimo, en números redondos, albergan entre sus maderas carcomidas por el mar los galeones de la escuadra española hundidos en Vigo. Sobre ese mínimo prudencial, ya puede trabajarse con confianza de éxito. Y, si los cálculos de Ibérti son exactos, si, más allá aun, es cierta la versión tradicional que admite que las piezas de a ocho hundidas eran de oro, ¡qué enorme río de riqueza derramándose sobre España! ¡Cuántas posibilidades de resurgimiento y grandeza para nuestra economía! La fiebre del oro californiana, valdrá bien poco en proporción a esta riqueza fabulosa, puesta al alcance de la mano, en un lugar centrado y seguro, sólo accesible hoy a sus rescatadores, y que va a obtenerse por procedimientos perfectamente científicos y minuciosamente concebidos y estudiados.

Moxó ha estudiado un método nuevo para la obtención de las riquezas. El fracaso de todos los ensayos —fracaso relativo, pues siempre se halló plata bastante— se debe al sistema de exploración y extracción por medio de buzos. Pero Moxó no es un soñador, ni un simple negociante, sino un ingeniero. Su sistema es original y audaz. Un cajón metálico rectangular capaz de albergar dentro de sí un galeón entero del tipo mayor conocido, descendiendo al fondo de la bahía, aísla el buque cuya situación se haya previamente fijado, y por seis chimeneas comunicantes con el exterior enviará a las barcasas que trabajen en la superficie todo cuanto vaya siendo hallado. En el interior del cajón, aislados del agua y provistos de aire por un sistema ingenioso, trabajarán los obreros sobre andamiajes suspendidos del techo del rectángulo, a fin de evitar todo accidente.

Lo notable del sistema es que, al dejar en seco los galeones dentro del gran cajón, desaparecen todos los inconvenientes ocurridos hasta ahora. Ya no hay que luchar con la opacidad del agua ni la fangosidad del fondo. Se trabaja como en

tierra, directamente sobre los cascos, y así, a más de poder tomar datos históricos y documentales interesantísimos, la extracción de los tesoros, y de los trozos o contenido de los barcos que ofrezca interés, es fácil y puede hacerse de un modo racional, metódico y organizado.

Manuel Moxó, este gran hombre de la clase media, acomete una empresa enorme, diríamos que fabulosa, si ello no pareciera sinónimo de imposible. Un tesoro como no lo soñara la imaginación más audaz, va a ser rescatado por Moxó para los españoles.

\*\*\*\*\*

## Compañía Arrendataria de Tabacos

—o—

El domingo, a las diez y media de la mañana, como estaba anunciado, se celebró la junta general de accionistas de la Compañía Arrendataria de Tabacos en el salón de actos del Banco de España. En vista de la Memoria referente al año 1935 y del balance y liquidaciones de las Rentas de Tabacos y Timbre y de la Compañía que la acompañaban, hicieron uso de la palabra, como accionistas, los señores Labra, Castro Rojas, Biset, Salvá y Boixareu, que formularon algunas observaciones, y a quienes contestaron los señores presidente del Consejo, Zavala, Lladó y el director gerente. Se aprobó por unanimidad la gestión del Consejo y la Memoria y demás documentos citados, y fueron reelegidos en igual forma los consejeros salientes: señores don Miguel Tacón y Calderón, don José Álvarez Guerra y don Francisco Artilio Gómez.



# La banca española en 1935.-Incremento de actividades del Banco Central

En 1935 el incremento de la actividad bancaria fué muy considerable, a tal punto que parecía casi conjurado la crisis iduciarioeconómica que venía dejándose sentir. De 31 de marzo de 1935 a 31 de enero de igual año, el aumento en las cifras de caja era de 172 millones de pesetas. Aumentó en 4 millones la valoración de inmuebles pertenecientes a los Bancos, cifra muy sintomática. La cartera de letras y pagarés asciende en el plazo marcado, de 1.546 millones a 1.641, para efectos a noventa días, con leve contracción para efectos a mayor plazo. Los fondos de reserva de la Banca nacional aumentan en pesetas 83 millones. Y el activo total visto en conjunto, de toda la Banca de España, alcanza 12.997 millones de pesetas, en alza de 250 millones durante el ejercicio

—o—

Ese próspero florecer de la Banca peninsular en 1935 —actualmente algo contraído por causas notorias— se refleja acusadísimo en uno de los primeros establecimientos crediticios nacionales: el Banco Central. 1934 representó ya para este Banco un ejercicio espléndido, habiendo elevado sus dividendos, del 2,50 por 100 en 1933,



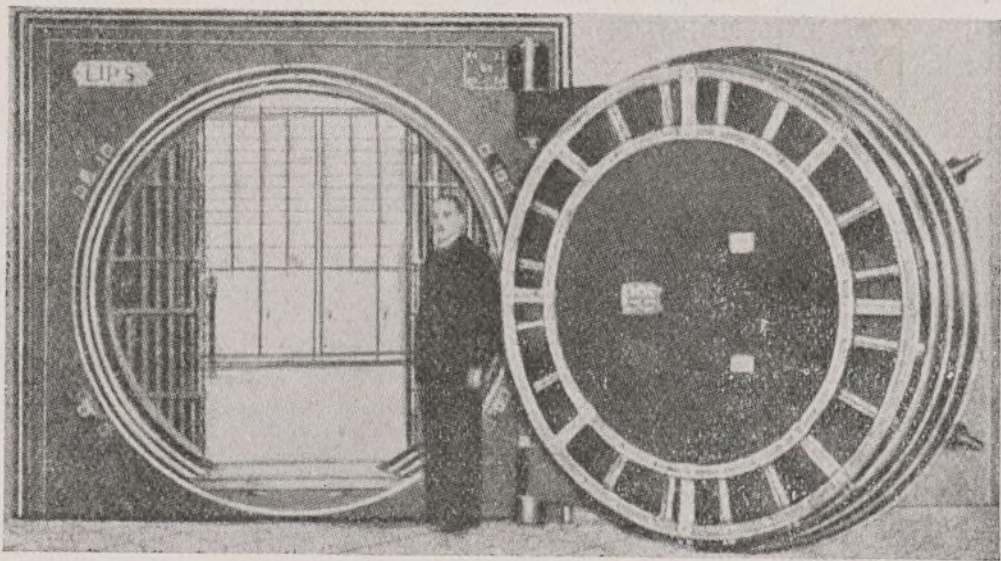
*Edificio sede social del Banco Central, en la calle de Alcalá, de Madrid.*

a 3,60 por 100. Sabido es el gran aumento de su actividad al incorporarse los negocios del Banco del Río de la Plata en España. Aumento continuado en todo 1935, al final de cuyo año el Banco Central, con su capital de doscientos millones de pesetas —desembolsados: 60.000.000— mantenía en sus fondos de reserva pesetas 23.107.144, habiendo elevado en los últimos tiempos el número de sus sucursales de 121 a 157 en toda España, incrementando análogamente su

servicio de corresponsales, alcanzando ya su red entre agencias urbanas, sucursales locales y corresponsalías a todo centro urbano o rural de mediana importancia

El Banco Central tiene establecidas todas las modalidades de la operación bancaria, siendo de notar el servicio de domiciliación de letras, que evita a los comerciantes y hombres de negocios la molestia de ocuparse personalmente del recogido de efectos mercantiles de crédito, su servicio de Caja de ahorros, y en particular su Departamento de Cámaras acorazadas de alquiler, en el que los clientes del Banco pueden guardar con seguridad absoluta sus joyas y sus caudales, perfectamente asegurados contra incendio, robo o extravío por un sistema de técnica depurada, a prueba de todo intento o riesgo.

El Banco Central, fuertemente enraizado su crédito en España y en sus organizaciones filiales de Amériac es uno de los tres o cuatro primeros establecimientos crediticios de España, y uno de los mayores del mundo.



*Una de las cámaras acorazadas para custodia de valores y cajas de alquiler, del Banco Central.*



# Las finanzas en Portugal

Digan lo que dijeren los detractores del régimen portugués, no se puede negar que la situación financiera de la República vecina es más bien satisfactoria. El déficit de la balanza de pagos, que era el más angustioso entre sus problemas monetarios, lleva rutas de mejoría. Si bien es cierto que hoy alcanza cifras bastante elevadas, no es menos indiscutible, que

el déficit es apreciablemente menor que en 1933, época en la que la balanza de pagos arrojaba un saldo desfavorable de diez millones de libras esterlinas, a pesar de que ya, siguiendo el plan económico del Gobierno, se había obtenido una rebaja en el déficit de pagos de cinco millones de libras con respecto a 1929.

Los impuestos y contribuciones arrojan ingresos notoriamente superiores a los gastos públicos. El superavit se mantiene con regularidad, y la Deuda ha sido consolidada en general. 285.000 contos de reis en bonos del Tesoro habían sido reembolsados en 1934, habiéndose rebajado el tipo de interés de cifras exorbitantes como el 13 por 100 al 4,5 por 100 que rige en la actualidad.

El Banco de la Nación ha incrementado sus fondos de cobertura de billetes hasta el 46 por 100 de los en circulación, apreciándose un aumento en estos fondos del 12

por 100, sobre el 34 por 100 en 1928.

Como consecuencia general se aprecia un aumento considerable de ingresos por turismo, baja de la vida en muchos aspectos, elevación continua de los capitales bancarios y considerable aumento por recaudación en las vías férreas, hecho no registrado en casi ningún otro país europeo.

## Tintas Martz

Tintas para todos los sistemas de pluma, para máquina y aparatos telegráficos.

Aduana, 23.—MADRID.—Tel. 13132

## AUTOMOVILES

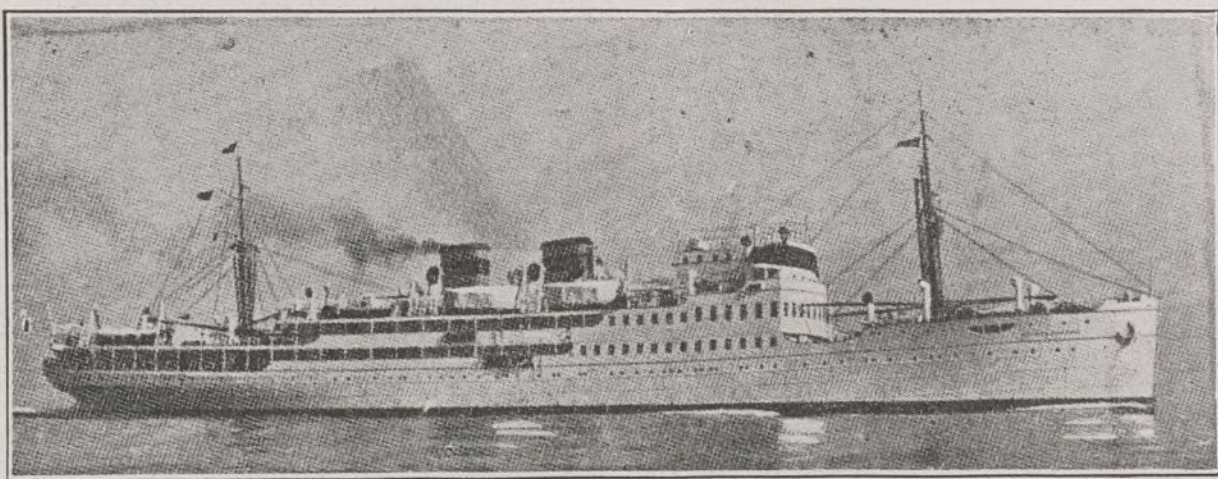
### GRAHAM - PAIGE

Nuevos modelos.

Seis cilindros, 18 Hp.

22 cilindros, 26 Hp. con turbo.

Talleres: Glorieta de Quevedo, 5. Madrid



El «Ciudad de Cádiz», magnífico buque de línea de la Compañía Transmediterránea.

## COMPAÑIA TRANSMEDITERRANEA

Líneas rápidas regulares de Barcelona a Valencia y Barcelona a Palma de Mallorca.

Línea a Canarias. Servicios regulares entre todos los puertos del Mediterráneo.

Oficinas en Madrid: Castellana, 14



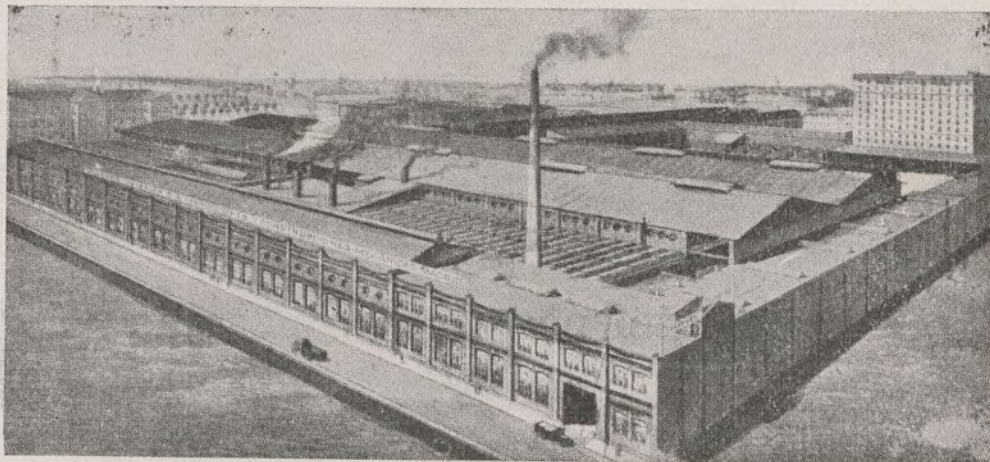
# Grandes industrias españolas: Los Talleres Iglesias

Las fotos que ilustran esta plana reproducen algunos pequeños aspectos de la formidable fundición Talleres Iglesias, una de las primeras de España.

Los obreros ocupados en estas magnas instalaciones exceden de trescientos. Están especializados los Talleres Iglesias en construcción de piezas de fundición para buques, armaduras de puentes, y metalistería de todas clases.

La producción se eleva diariamente a catorce toneladas de metal. Los hornos de fusión son cinco, de ellos cuatro para hierro y para bronce uno. La capacidad de fusión de los cubilotes asciende a ocho toneladas por hora algunos de ellos.

El acarreo de arenas de fundición se efectúa mediante maquinarias producto de la técnica moderna de las que hemos hablado en nuestras páginas de ingeniería otras veces, y que trasladan automáticamente a las tolvas los materiales



*Vista general de los pabellones que Talleres Iglesias, S. A., tienen establecidos en la calle de Ciudad Real, en la barriada industrial de Madrid. Comprenden tres naves de 90 metros de longitud, mas las instalaciones suplementarias.*

efectuándose por movimientos de palancas el vaciado de tierras en los moldes, y la conducción de materiales moldeados mediante un tren de rodillos a las secciones de desmoldeo, sirviendo esta misma maquinaria para transportar de nuevo los materiales a las tolvas.

Talleres Iglesias, bajo la direc-

ción de su propietario-gerente, don Juan Iglesias, ha ejecutado las más importantes obras en tranvías y ferrocarriles, metal del columnaje de la Plaza Monumental de Madrid, Puente de María Cristina en San Sebastián, y en general toda obra de alguna importancia que haya requerido empleo de materiales de fundición, comprendiendo los buques submarinos españoles, y en ocasiones navíos de armadas extranjeras.



*Un detalle del taller mecánico. Entre este taller y los demás, que componen el total de instalaciones de Talleres Iglesias, S. A., se encuentran reunidos los más modernos «spécimens» de la industria metalúrgica. Taladros, tornos, martillos de forja, fresadoras, tornos revolver, cepilladoras, máquinas de limar, componen el utillaje perfectísimo de esta fundición española.*



*Aspecto parcial de las salas de moldeo. Se divisan al fondo las grúas eléctricas, cuya potencia de elevación llega a las veinte toneladas. Las máquinas moldeadoras son movidas por aire comprimido, pudiendo moldear piezas de fundición de hasta 1 m. 80 cm.*



# PAGINA DE LA CONSTRUCCION

## LA BAJA DEL FIBROCEMENTO

El descenso en los precios de los techados de Uralita y similares, en los diez años últimos, ha seguido una trayectoria acelerada tal, que actualmente se trabajan estos materiales a precios inferiores en un 40 y hasta un 50 por 100 sobre los corrientes en 1925.

La demanda, sin embargo, tiende a aumentar, pero la fuerte competencia establecida entre las tres principales fábricas españolas (Pizarrita, Uralita y Rocalla) por lo que afecta a calidades, ha hecho que los precios lleguen a un tope mínimo muy accesible a todos los constructores.

La baja se aprecia también en los materiales de revestimiento, no observándose análogo descenso de precios en los materiales decorativos de fibrocemento que fabrican las Casas mencionadas.

## BASES INADMISIBLES

Las bases que los sindicatos obreros de la Construcción quieren presentar son sencillamente abusivas, inadmisibles de todo punto.

Puede la buena voluntad de los financieros y constructores de obras transigir por el jornal mínimo que se exige, pero no es transigible por ningún concepto que para admitir personal hayan de llevar los operarios volantes autorizativos de la U. G. T. o de la C. N. T. Esto es abusivo y atentatorio a la libertad patronal.

La jornada de seis horas cabe admitirla si no se veda al patrono el derecho al empleo de maquinarias y elementos que reduzcan sus gastos de «main d'oeuvre». En otro caso, la jornada de seis horas no es admisible.

Enteramente absurdas las bases que se refieren a la obligación de que el patrono sufrague los jornales a los obreros que sean deteni-

dos por la autoridad, o que tengan que faltar al trabajo por obligaciones societarias.

Si persisten los operarios de la

construcción en presentar seriamente estas bases, la industria de edificación morirá en Madrid antes de poco tiempo.



*En Ankara, la nueva capital de Turquía, la construcción tiene aspectos de verdadera fiebre. Predomina el tipo de construcción alargado y bajo, que exige armazones y materiales livianos, respondiendo, además, a las características típicas y climatológicas del terreno.*

## Unión Eléctrica Madrileña

Por acuerdo del Consejo de Administración de esta Compañía, se convoca a Junta general ordinaria de señores accionistas, para el día 30 de abril, a las doce de la mañana, en el domicilio social, Avenida del Conde de Peñalver, número 23, bajo el orden del día siguiente:

- 1.º Memoria, balance y cuenta de ganancias y pérdidas, correspondiente al ejercicio de 1935, y a 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, 11 de abril de 1935.—El Secretario del Consejo de Administración, JOSE MARIA DE URQUIJO.

## José Ranedo Sánchez Análisis de algunas mieles españolas

Pedidos a la Biblioteca de  
LA COLMENA

Avenida de la Plaza de Toros, 17. Teléfono 50923  
MADRID

Se remite contra reembolso



# Los problemas marítimos de España

Hemos siempre estado en contra de aquellas fuerzas extremo derechistas que han querido de España, en sus organizaciones militares y navales, un país aparatoso, con aparatosidad conseguida a buena costa de la eficacia.

Ya en su primera etapa de ministro, había el Sr. Giral señalado ciertas normas que, en parte, podían resolver dos problemas marítimos españoles: en el orden mercante, la continuidad y refuerzo de nuestras líneas trasatlánticas, con eliminación de los buques tradicionales y malos pero con pretensiones de lujo, para sustituirlos por líneas más rápidas y de buques no lujosos, pero sí eficientes; y en el orden militar, ya que no era posible, por agobios presupuestarios, crear una armada fuerte, tender a crear escuadrillas ligeras de submarinos y lanchas gasolineras de combate.

Hoy, otra vez en el Ministerio este distinguido hombre civil, parece que vuelven a ponerse en práctica planes que otras etapas estuvieron olvidados, pese a todas las ofertas halagüeñas de los que no las cumplieron nunca. En los años últimos sólo hemos visto un intento serio de rearme naval español, estando en Marina el almirante Salas, el cual obtuvo la adquisición de ametralladoras y caretas antigásicas. Después, Marina ha seguido siendo un Ministerio pasivo, sin movimiento, sin proyectos organizados para cooperar a la seguridad española.

La llegada de don José Giral cambia las cosas de aspecto. En el orden de las líneas mercantes, es de esperar que vaya a la mano a ciertos abusos relativos a las concesiones de primas y subvenciones para Empresas. En el aspecto militar, ahora más que nunca es preciso que los planes del Ministro de Marina se lleven a efecto. Como no son planes aparatosos de grandes construcciones, caras y lentas de realizar, como son proyectos prácticos, de realización breve y

poco costosa, nosotros confiamos en ver llevadas a efecto las ideas expuestas por el señor Giral en las distintas ocasiones en que ha regido Marina.

Buques ligeros pero bien armados, más aviación naval, maquinarias propulsoras, no para grandes pesos ni grandes «raids», sino para grandes velocidades, más artillería de costa, y aprovechamiento de todos los elementos marítimos no militares, pero susceptibles en un caso dado de cooperar a la defensa costera de España. Estos son, creemos saber, los planes que persigue el señor Giral, y si se le dan facilidades, si se le desbrozan obstáculos, ante los graves momentos internacionales podrá España presentar una defensa naval no excesiva, sin eficacia imperialista, pero con la eficacia precisa para asegurar la vigilancia de las costas, precaver toda sorpresa, y hacer, si llegara el caso, inexpugnables los puertos españoles que pudieran estar amenazados si surgiera una conflagración.

\* \* \*

Quizá la causa mayor del anquilosamiento de la vida de progreso en España se deba a ese afán de destruir la labor del contrario que caracteriza cada cambio en la orientación política. Se destruye lo hecho por el contrario, sin pararse a medir la posibilidad de que puede un enemigo político ser malo, y ser alguna de sus obras buena, conveniente para el país.

Casos vivos: porque la Dictadura

los acometió, suspendió la República la construcción de varios ferrocarriles. Luego han vuelto a acometerse y a suspenderse después. Así, los gastos son improductivos, y las sumas de entretenimiento considerables, a no ser que se abandonen del todo las obras, y sobrevenga la destrucción automática de lo hecho.

Lo último y palpitante: expedición del «Artabro» al Amazonas. Se suspende, no sabemos por qué, sin explicaciones, de un plumazo. ¿Que hizo el Estado en esto gastos inútiles? Haberlos cortado antes. Pero ahora, que todo parece consumado y en marcha, es absurdo suspender una empresa que nos prestigiaría científicamente ante el mundo.

---

---

## Constructora Fierro, S. A.

De acuerdo con lo prevenido en los artículos 17 y 23 de los Estatutos, se convoca a Junta general ordinaria para el próximo día 22 del corriente, a las doce de la mañana, en su domicilio social, Barquillo, 1, segundo.

Se ruega a los señores accionistas tengan presente lo dispuesto en el artículo 18 de los Estatutos sobre el derecho de asistencia, debiendo depositar los títulos que representen sus acciones en las oficinas de esta Sociedad, donde se les entregarán las tarjetas de admisión correspondientes.

Madrid, 3 de mayo de 1936.—El Presidente del Consejo de Administración, Ildefonso G. Fierro.

---

## El Banco Central

en su sede social, ALCALA, 57, MADRID y en sus 157 sucursales y  
agencias

realiza toda clase de

OPERACIONES BANCARIAS Y DE AHORRO

---



# Tonelaje marítimo mundial en 1935

El total de vapores, buques a motor y veleros suman 63.727.000 toneladas, con una baja de 690.820 respecto a igual fecha de 1934. La Gran Bretaña tuvo una baja de 334.503 toneladas; Francia, 272.917; Estados Unidos, 197.787, y Panamá, 134.521.

He aquí la distribución por países de las flotas y las altas o bajas registradas en veinte años (excep-

calderas aumentó del 2,65 al 30,65, y el aceite de máquinas de combustión interna del 0,45 al 17,42. En cambio, los veleros y gabarras sin propulsión mecánica descendieron del 8,06 al 1,78.

Países	DIFERENCIA ENTRE		
	1935	1935 y 1925	1935 y 1914
Gran Bretaña e Irlanda	17.298.000	+ 2.007.000	— 1.594.000
Dominios Británicos ...	2.986.000	+ 383.000	+ 1.354.000
Dinamarca ... ..	1.099.000	+ 77.000	+ 329.000
Francia ... ..	2.989.000	+ 331.000	+ 1.067.000
Alemania ... ..	3.693.000	+ 687.000	— 1.442.000
Grecia ... ..	1.711.000	+ 816.000	+ 890.000
Holanda ... ..	2.554.000	+ 34.000	+ 1.082.000
Italia ... ..	2.838.000	+ 93.000	+ 1.408.000
Japón ... ..	4.086.000	+ 166.000	+ 2.373.000
Noruega ... ..	3.967.000	+ 1.349.000	+ 2.010.000
España ... ..	1.164.000	+ 21.000	+ 280.000
Suecia ... ..	1.541.000	+ 287.000	+ 526.000
Estados Unidos ... ..	12.145.000	— 2.064.000	+ 7.858.000
Otros países ... ..	5.656.000	+ 2.090.000	+ 2.177.000

Mientras en 1914 el carbón, como medio de propulsión, representaba el 88,84 por 100 del total de tuados los veleros): 50,15. Por el contrario, en igual período, el aceite combustible para

## Andrés Martí

FABRICA DE CURTIDOS.—GANDIA

Las mejores pieles.

Avisos a

CECILIO RECALDE

Teléfono 72251

MADRID

FABRICA DE BOLSILLOS

Atocha, 35, entresuelo

## TARIFAS DE IMPUESTOS A LA PROPIEDAD

### CONTRATOS DE INQUILINATO

Hasta	50,—	ptas.	Clase	13. <sup>a</sup>	0,15	ptas.
Desde	50,01	ptas.	hasta	75,—	ptas.	Clase 12. <sup>a</sup> 0,25 ptas.
Desde	75,01	ptas.	hasta	120,—	ptas.	Clase 11. <sup>a</sup> 0,35 ptas.
Desde	120,01	ptas.	hasta	150,—	ptas.	Clase 10. <sup>a</sup> 0,50 ptas.
Desde	150,01	ptas.	hasta	200,—	ptas.	Clase 9. <sup>a</sup> 0,60 ptas.
Desde	200,01	ptas.	hasta	400,—	ptas.	Clase 8. <sup>a</sup> 1,20 ptas.
Desde	400,01	ptas.	hasta	700,—	ptas.	Clase 7. <sup>a</sup> 2,40 ptas.
Desde	700,01	ptas.	hasta	1.000,—	ptas.	Clase 6. <sup>a</sup> 3,60 ptas.
Desde	1.000,01	ptas.	hasta	1.500,—	ptas.	Clase 5. <sup>a</sup> 6,— ptas.
Desde	1.500,01	ptas.	hasta	2.500,—	ptas.	Clase 4. <sup>a</sup> 12,— ptas.
Desde	2.500,01	ptas.	hasta	5.000,—	ptas.	Clase 3. <sup>a</sup> 37,50 ptas.
Desde	5.000,01	ptas.	hasta	8.000,—	ptas.	Clase 2. <sup>a</sup> 75,— ptas.
Desde	8.000,01	ptas.	hasta	12.500,—	ptas.	Clase 1. <sup>a</sup> 150,— ptas.
Desde	12.500,01	ptas.	en adelante, papel del 1. <sup>a</sup> clase más los timbres móviles equivalentes al papel timbrado común, necesarios para que satisfagan 15,— pesetas por cada mil o fracción de mil.			

### TIMBRES PARA LOS RECIBOS DE ALQUILER

Desde	10,—	pesetas	hasta	250,—	pesetas	0,15 pesetas.
Desde	250,01	pesetas	hasta	500,—	pesetas	0,25 pesetas.
Desde	500,01	pesetas	hasta	750,—	pesetas	0,40 pesetas.
Desde	750,01	pesetas	hasta	1.500,—	pesetas	0,75 pesetas.
Desde	1.500,01	pesetas	hasta	3.000,—	pesetas	1,00 pesetas.
Desde	3.000,01	pesetas	hasta	5.000,—	pesetas	1,50 pesetas.
Desde	5.000,01	pesetas	hasta	10.000,—	pesetas	3,— pesetas.
Desde	10.000,01	pesetas	en adelante, se fijarán timbres especiales móviles a razón de 0,30 pesetas por cada mil o fracción de mil.			

## Frontón Madrid

Empresa:

ILDEFONSO ANABITARTE

Calle del Doctor Cortezo

Todos los días, grandes partidos

ESTE NUMERO HA SIDO

VISADO POR LA CENSURA



# LOS TRANSPORTES FERROVIARIOS

Lanzamos una idea que contribuiría enormemente a resolver el paro obrero. Levantar un empréstito para eliminar todos los pasos a nivel de España, en beneficio de los ferrocarriles y de los vehículos de carretera y peatones.

Tiene España más de 16.000 pasos a nivel. La mitad de ellos per-

tenecen a la red de las grandes compañías, Norte, M. Z. A., Oeste y Andaluces. Admitimos la dificultad de substituir por pasos subterráneos o elevados los pequeños pasos a nivel de los ferrocarriles locales de ciertas regiones, pero los de las grandes Compañías mencionadas pudieran ser substituídos, dando trabajo a infinidad de obreros durante algún tiempo.

El gasto pudiera ser reproducido mediante una prudencial derrama a prorratear por la fórmula que se busque entre los propietarios de automóviles, líneas regulares de autobuses, y dueños de carros, así como entre los municipios y propietarios de terrenos afectados por la mejora.

En la línea Berlín-Hamburgo, un automotor —equipo Diessel Maybach, fuerza total 1.200 HP, transmisión eléctrica— ha cubierto doscientos kilómetros en una hora.

Entre tanto, para vergüenza de España, nuestras líneas son recorridas por vehículos motores que sostienen una media horaria de setenta kilómetros, cuando no menos, costando, sin embargo, los asientos un precio exorbitante, de

CAFE-BAR Y RESTAURANT

## «EL CHACOLÍ»

CHINCHILLA, 7 (junto a Pi y Suñer),

por estar situado en el centro comercial de Madrid, es el preferido por los hombres de negocios.

tren de lujo.

—o—

Se han verificado en Cataluña unos ensayos para evitar los peligros de los pasos a nivel. Nuestra experiencia muy dilatada en esta materia, nos hace esperar que no será tomado en consideración el invento.

## HERMES

—o—

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, porteros, oficinistas, mecánicos, etcétera.

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*.

## Técnica agrícola

—o—

*El ragondín y su crianza en cautividad*. Un artista, Ricardo Gans, que en las Artes gráficas tiene un bien cimentado prestigio, al buscar en la sierra solaz y descanso de sus actividades, consagradas habitualmente al trabajo, no supo dedicarse por completo al ocio. Y montada en su casa de campo una explotación cunícola, ha ido ampliándola con la de otros animales de piel rica, que ha entendido susceptible de industrializar.

Uno de éstos, el ragondín, criado en cautividad, es poco conocido. La experiencia del Sr. Gans y, principalmente, su estudio y sus entusiasmos por fomentar los recursos campesinos, le han movido a reunir en una obra, en que teoría y práctica van asociadas, la historia, vida y costumbres de este roedor, para concluir dando con suma claridad una guía de su explotación, en la que no sólo el texto referente a la manera de alimentarlo, de seleccionar los ejemplares y demás cuidados de crianza, son útiles, sino que se completan con planos de los parques, modelos de registros y cuantos datos acerca del tratamiento para aprovechar la piel del ragondín, conviene conocer a quien desee iniciarse en los derroteros de esta nueva industria.



# Los suministros eléctricos de la capital

los realiza en

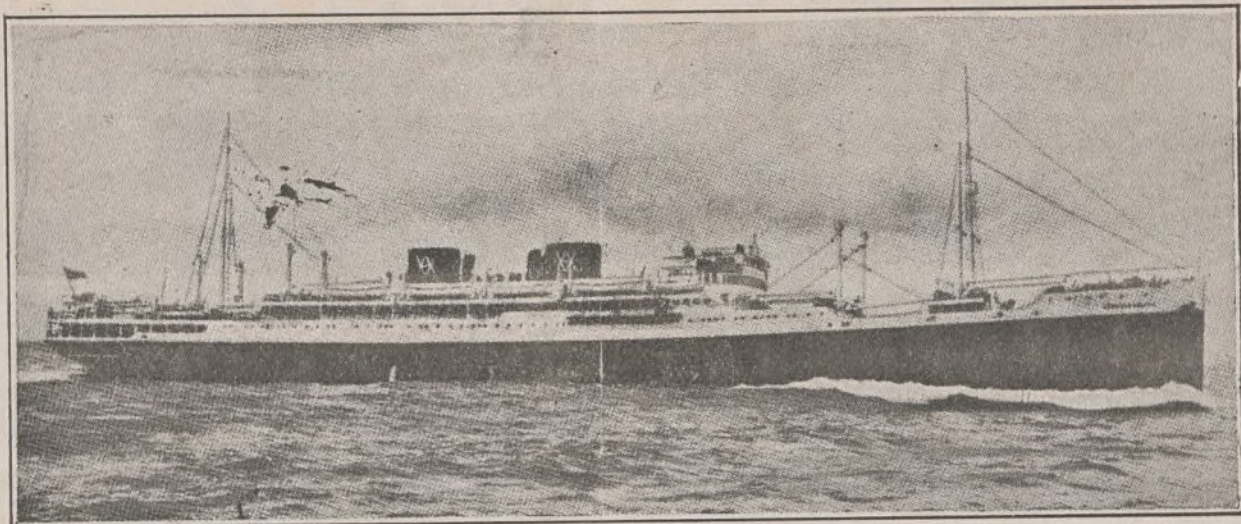
insuperables

condiciones



ave conde peñalver 23 MADRID.





*La motonave «Cabo San Agustín», destinada al servicio de la línea Mediterráneo-Brasil-Plata.*

# Ybarra y C.<sup>ía</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 AGUSTIN, CABO SANTO TOME*. 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, Avenida Pi y Margall, 10. Teléfonos 12880-12889.—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.